

Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe **2023**

Cambios estructurales y tendencias
en el comercio mundial y regional:
retos y oportunidades



NACIONES UNIDAS

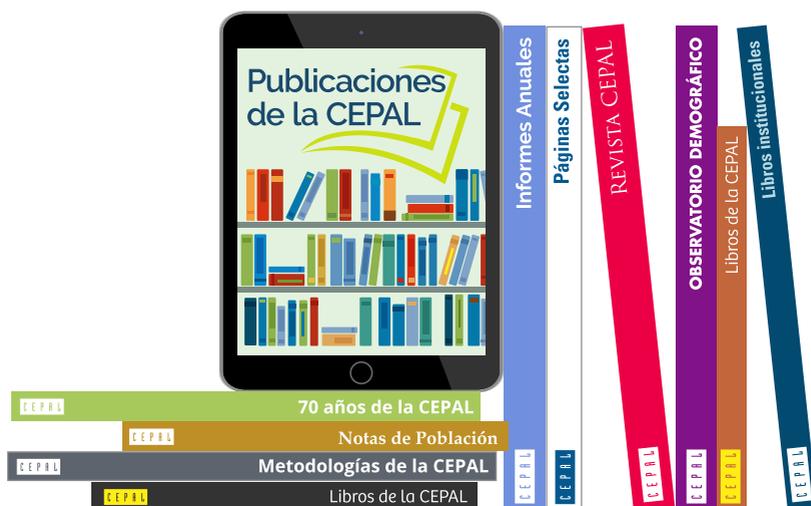
CEPAL



Trabajando por
un futuro productivo,
inclusivo y sostenible



Gracias por su interés en esta publicación de la CEPAL



Si desea recibir información oportuna sobre nuestros productos editoriales y actividades, le invitamos a registrarse. Podrá definir sus áreas de interés y acceder a nuestros productos en otros formatos.

Deseo registrarme



NACIONES UNIDAS



www.cepal.org/es/publications



www.instagram.com/publicacionesdelacepal



www.facebook.com/publicacionesdelacepal



www.issuu.com/publicacionescepal/stacks



www.cepal.org/es/publicaciones/apps

Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe **2023**

Cambios estructurales y tendencias
en el comercio mundial y regional:
retos y oportunidades



José Manuel Salazar-Xirinachs

Secretario Ejecutivo

Javier Medina

Secretario Ejecutivo Adjunto Interino

Raúl García-BuchacaSecretario Ejecutivo Adjunto
para Administración y Análisis de Programas**Keiji Inoue**Oficial a Cargo de la División de Comercio Internacional
e Integración**Sally Shaw**

Directora de la División de Documentos y Publicaciones

Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe es una publicación anual de la División de Comercio Internacional e Integración de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

La elaboración de la presente edición estuvo a cargo de Keiji Inoue, Oficial a Cargo de la División de Comercio Internacional e Integración. Participaron en la preparación y redacción de los capítulos Diogo Aita, José Elías Durán, Matthew Gómies, Sebastián Herreros, Jeannette Lardé, Nanno Mulder y Miryam Saade, funcionarios de esa misma División. Se agradecen los aportes de Sebastián Castresana, Bernardo Díaz de Astarloa, Javier Meneses, Julia Ortega y Gastón Rigollet.

Las Naciones Unidas y los países que representan no son responsables por el contenido de vínculos a sitios web externos incluidos en esta publicación.

Los límites y los nombres que figuran en los mapas incluidos en este documento no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas.

Publicación de las Naciones Unidas

ISBN: 978-92-1-122129-9 (versión impresa) • ISBN: 978-92-1-002244-6 (versión pdf) • ISBN: 978-92-1358650-1 (versión ePub)

Número de venta: S.23.II.G.4 • LC/PUB.2023/16-P/Rev.1 • Distribución: G • Copyright © Naciones Unidas, 2023 • Todos los derechos reservados

Impreso en Naciones Unidas, Santiago • S.23-01138

Notas explicativas:

Los tres puntos indican que los datos faltan, no constan por separado o no están disponibles.

La raya indica que la cantidad es nula o despreciable.

La coma se usa para separar los decimales.

La palabra "dólares" se refiere a dólares de los Estados Unidos, salvo cuando se indique lo contrario.

La barra puesta entre cifras que expresen años (por ejemplo, 2022/2023) indica que la información corresponde a un período de 12 meses que no necesariamente coincide con el año calendario.

Debido a que a veces se redondean las cifras, los datos y los porcentajes presentados en los elementos gráficos no siempre suman el total correspondiente.

Esta publicación debe citarse como: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2023* (LC/PUB.2023/16-P/Rev.1), Santiago, 2023.

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), División de Documentos y Publicaciones, publicaciones.cepal@un.org. Los Estados Miembros de las Naciones Unidas y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Solo se les solicita que mencionen la fuente e informen a la CEPAL de tal reproducción.

Presentación	9
Síntesis	13
Capítulo I	
Factores estructurales y coyunturales debilitan el comercio en el mundo y en la región	31
A. El comercio mundial de bienes se contrajo en el primer semestre de 2023, profundizando la desaceleración observada desde 2022	33
B. El comercio mundial de servicios muestra un mayor dinamismo que el de bienes, impulsado por la recuperación del turismo	42
C. Se observa una gradual normalización del transporte marítimo mundial después de tres años de perturbaciones	45
D. En la región, el comercio de bienes se contrae y el de servicios se desacelera	51
1. Panorama general	51
2. Evolución reciente y perspectivas de los precios de los productos básicos de exportación	58
3. Análisis del desempeño comercial por países	61
4. Análisis del desempeño comercial por principales socios	65
5. Proyecciones para 2023	69
Bibliografía	78
Anexo I.A1	81
Anexo I.A2	82
Anexo I.A3	83
Anexo I.A4	84
Anexo I.A5	85
Capítulo II	
La relación comercial entre América Latina y el Caribe y China en el período 2000-2022: balance y perspectivas	87
A. Panorama de la relación comercial	89
B. La integración productiva entre la región y China	104
C. Efectos del comercio con China en el empleo y la producción regionales	108
D. Acuerdos comerciales y condiciones de acceso de las exportaciones regionales a China	116
E. Reflexiones finales	122
Bibliografía	124
Anexo II.A1	126
Capítulo III	
La facilitación del comercio en América Latina y el Caribe: formalidades, infraestructura y logística	129
Introducción	131
A. La facilitación del comercio en la región: una mirada panorámica	132
1. ¿Qué dicen los indicadores internacionales?	132
2. Resultados de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible 2023	136
B. El rol de la infraestructura de transporte y logística para lograr un comercio más eficiente y sostenible	149
1. Estado de la conectividad y la infraestructura de transporte	150
2. El impacto ambiental del sistema de transporte en la región	154
3. Inversión y financiamiento de la infraestructura	156
4. Opciones para un transporte regional más eficiente y sostenible	158
C. Conclusiones	163
Bibliografía	164
Anexo III.A1	167
Anexo III.A2	169
Anexo III.A3	172
Anexo III.A4	174
Publicaciones recientes de la CEPAL	179

Cuadros

Cuadro I.1	Índice del volumen del comercio marítimo internacional en contenedores, por subregiones, 2019 a marzo de 2023	48
Cuadro I.2	Cuotas estimadas del transporte marítimo mundial de contenedores, por naviera o alianza, 2012, 2019, 2022 y primer trimestre de 2023	50
Cuadro I.3	América Latina y el Caribe: variación interanual del valor del comercio de bienes y servicios, por grandes sectores, primer semestre de 2020 a primer semestre de 2023	52
Cuadro I.4	América Latina y el Caribe y agrupaciones seleccionadas: variación interanual de las exportaciones de bienes y servicios, por grandes sectores, primer semestre de 2023	55
Cuadro I.5	América Latina y el Caribe: variación interanual de los índices de precios de los principales productos básicos exportados, enero-agosto de 2022 y de 2023, y variación proyectada para 2023	58
Cuadro I.6	América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones e importaciones de bienes, primer semestre de 2022 y de 2023	61
Cuadro I.7	América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones e importaciones de servicios, primer semestre de 2022 y de 2023	64
Cuadro I.8	América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones e importaciones de bienes por socio, primer semestre de 2021, 2022 y 2023	66
Cuadro I.9	América Latina y el Caribe (agrupaciones subregionales seleccionadas): variación interanual del comercio dentro de cada agrupación, por sectores económicos, enero-junio de 2023	68
Cuadro I.10	América Latina y el Caribe: variación proyectada del comercio de bienes en precio, volumen y valor, 2023	69
Cuadro I.11	América Latina y el Caribe: variación anual del valor del comercio de bienes, por socios principales, 2022 y proyección para 2023	73
Cuadro I.12	América Latina y el Caribe: variación anual del valor del comercio de servicios, 2022 y proyección para 2023	76
Cuadro II.1	América Latina y el Caribe (subregiones y México): estructura de las exportaciones de bienes a China según intensidad tecnológica, promedios de 2000-2002, 2010-2012 y 2020-2022	94
Cuadro II.2	América Latina y el Caribe: 20 principales productos exportados a China, promedio de 2020-2022	96
Cuadro II.3	América Latina y el Caribe (33 países): posición de China como socio comercial, 2000 y 2022, y participación en el comercio total de bienes, promedio de 2020-2022	101
Cuadro II.4	América Latina y el Caribe (25 países): número de productos exportados a destinos seleccionados, 2021	102
Cuadro II.5	América Latina y el Caribe: 20 principales productos importados desde China, promedio de 2020-2022	103
Cuadro II.6	América Latina (12 países): participación de China y otros socios en el consumo aparente de manufacturas no agroindustriales, 2003, 2005, 2010, 2015, 2020 y 2022	109
Cuadro II.7	China: aranceles promedio de nación más favorecida aplicados y aranceles promedio cobrados a las importaciones provenientes de socios seleccionados, 2020	117
Cuadro II.A1.1	América Latina y el Caribe (32 países): distribución de las exportaciones de bienes a China, según intensidad tecnológica, 2020-2022	126
Cuadro II.A1.2	América Latina y el Caribe: principales productos exportados a China por país y subregión, promedio de 2020-2022	127
Cuadro III.1	América Latina y el Caribe: indicadores de costo y tiempo para exportar e importar, 2019	134
Cuadro III.2	América Latina y el Caribe (26 países): medidas con las mayores y menores tasas de implementación en la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible de 2023	139
Cuadro III.3	América Latina y el Caribe (26 países): estado de implementación de la ventanilla única electrónica de comercio exterior, a mayo de 2023	143
Cuadro III.4	América Latina y el Caribe (16 países): acuerdos de reconocimiento mutuo del operador económico autorizado suscritos, a mayo de 2023	146
Cuadro III.5	América Latina y el Caribe (agrupaciones seleccionadas): estado del intercambio electrónico de certificados de origen, certificados zoosanitarios y fitosanitarios, y declaraciones aduaneras, a mayo de 2023	148
Cuadro III.6	América Latina: tamaño y emisiones estimadas de la flota interna de transporte por carretera, 2015	155
Cuadro III.A1.1	Preguntas incluidas en la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible de 2023 y correspondencia con los artículos del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio	167

Gráficos

Gráfico 1.1	Variación interanual del volumen del comercio mundial de bienes, enero de 2019 a julio de 2023	33
Gráfico 1.2	Mundo y agrupaciones y países seleccionados: variación anual del PIB en 2021 y 2022 y proyección para 2023	34
Gráfico 1.3	Índice de precios de las materias primas, enero de 2015 a agosto de 2023	34
Gráfico 1.4	Estados Unidos, Reino Unido y Unión Europea: variación interanual del índice de precios al consumidor, enero de 2019 a julio de 2023	35
Gráfico 1.5	China, Estados Unidos y zona del euro: variación del PIB respecto del trimestre anterior, primer trimestre de 2021 a segundo trimestre de 2023	36
Gráfico 1.6	Mundo y países y agrupaciones seleccionados: variación interanual del volumen de las importaciones de bienes, enero-julio de 2023	37
Gráfico 1.7	China, Japón, los Estados Unidos y la Unión Europea: variación interanual del valor del comercio de bienes, enero-junio de 2023	37
Gráfico 1.8	China, Estados Unidos, Japón y Unión Europea: variación interanual del valor de las importaciones de bienes intermedios y de capital, marzo de 2019 a junio de 2023	38
Gráfico 1.9	Economías seleccionadas (55 países): variación interanual del valor de las importaciones de bienes, por sector económico, enero a mayo de 2022 y de 2023	39
Gráfico 1.10	Comercio de bienes entre China y los Estados Unidos, 2015-2022	40
Gráfico 1.11	Estados Unidos: importaciones de bienes desde China y México, enero de 2021 a junio de 2023	42
Gráfico 1.12	Agrupaciones de países seleccionadas: participación del comercio dentro de la agrupación en el comercio total de bienes, 2015-2022	41
Gráfico 1.13	Variación del valor de las exportaciones mundiales de servicios, por categorías, 2020-2022	43
Gráfico 1.14	Variación interanual del valor de las exportaciones e importaciones de servicios de los principales exportadores e importadores mundiales, primer trimestre de 2020 a primer trimestre de 2023	41
Gráfico 1.15	Países y agrupaciones seleccionados: variación interanual del valor de las importaciones de servicios por categoría, 2021 y 2022, y primer trimestre de 2023 respecto del mismo período de 2019	42
Gráfico 1.16	Mundo y regiones seleccionadas: variación interanual de las llegadas de turistas internacionales, 2021 y 2022 y enero-marzo de 2023 respecto del mismo período de 2019	43
Gráfico 1.17	Índice de presión de la cadena mundial de suministro, enero de 2018 a julio de 2023	46
Gráfico 1.18	Fiabilidad de los itinerarios marítimos programados, promedio mensual, enero de 2018 a julio de 2023	47
Gráfico 1.19	Retrasos medios mundiales por llegada tardía de buques, enero de 2018 a julio de 2023	48
Gráfico 1.20	América Latina y mundo: variación del comercio marítimo internacional en contenedores, primer trimestre de 2020 a primer trimestre de 2023	49
Gráfico 1.21	Índice del promedio mensual compuesto de las tarifas de flete al contado (<i>spot</i>) de contenedores marítimos, febrero de 2019 a septiembre de 2023	50
Gráfico 1.22	América Latina y el Caribe: comercio de bienes, enero de 2019 a agosto de 2023	53
Gráfico 1.23	América Latina y el Caribe: comercio de servicios, primer trimestre de 2019 a segundo trimestre de 2023	52
Gráfico 1.24	Índice de precios de productos básicos seleccionados, enero de 2021 a septiembre de 2023	59
Gráfico 1.25	América Latina y el Caribe: variación interanual del valor del comercio de bienes con China, los Estados Unidos y la Unión Europea, enero de 2018 a agosto de 2023	65
Gráfico 1.26	América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones intrarregionales de bienes, enero de 2007 a agosto de 2023	67
Gráfico 1.27	América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones intrarregionales de bienes, por sector económico, enero-junio de 2023	67
Gráfico 1.28	América Latina y el Caribe y agrupaciones seleccionadas: variación interanual de las exportaciones de bienes dentro de cada agrupación, enero a junio de 2021, 2022 y 2023	68
Gráfico 1.29	América Latina y el Caribe: variación anual del comercio de bienes, 2000-2022 y proyección para 2023	69
Gráfico 1.30	América Latina y el Caribe, subregiones y México: variación proyectada del comercio de bienes en precio, volumen y valor, 2023	72
Gráfico 1.31	América Latina y el Caribe: variación proyectada de los términos de intercambio, por país, 2023	74

Gráfico I.32	América Latina y el Caribe: variación del valor del comercio de servicios y contribución de sus principales componentes, 2011-2022 y proyección para 2023	75
Gráfico I.33	América Latina y el Caribe (agrupaciones y países seleccionados): saldo comercial en bienes y servicios, 2022 y proyecciones para 2023	77
Gráfico II.1	China, Estados Unidos, Alemania y Japón: participación en las exportaciones mundiales de bienes, 2000-2022	89
Gráfico II.2	América Latina y el Caribe: comercio de bienes con China, 2000-2022	90
Gráfico II.3	América Latina y el Caribe: participación de China, los Estados Unidos, América Latina y el Caribe y la Unión Europea (27 países) en el comercio total de bienes, 2000-2022	90
Gráfico II.4	China: participación de América Latina y el Caribe en el comercio total de bienes, 2000-2022	91
Gráfico II.5	América Latina y el Caribe: estructura del comercio de bienes con China, según categorías de intensidad tecnológica, 2000-2022	92
Gráfico II.6	América Latina y el Caribe: saldos comerciales con China por grandes sectores económicos e intensidad tecnológica, promedio de 2020-2022	93
Gráfico II.7	China: participación de los países de América Latina y el Caribe en las importaciones totales de productos seleccionados, 2020-2022	97
Gráfico II.8	China: importaciones de alimentos desde América Latina y el Caribe, 2010-2022	97
Gráfico II.9	América Latina y el Caribe: distribución por países del comercio de bienes con China, promedio de 2020-2022	99
Gráfico II.10	América Latina y el Caribe (países y subregiones seleccionados): saldo comercial con China, 2000-2022	98
Gráfico II.11	América Latina (países y subregiones seleccionados): distribución del valor agregado nacional contenido en las exportaciones según principales destinos, 2017	104
Gráfico II.12	América Latina (11 países): estructura del valor agregado exportado a China por países y sectores económicos, 2017	105
Gráfico II.13	América Latina (11 países): estructura del valor agregado exportado a Asia por grandes sectores económicos, 2017	106
Gráfico II.14	América Latina (países y subregiones seleccionados): distribución del contenido importado de las exportaciones por principales orígenes, 2017	107
Gráfico II.15	América Latina (12 países): evolución de la participación de China en el consumo aparente de manufacturas de cada país, 2000, 2005, 2015 y 2022	109
Gráfico II.16	América Latina (12 países): evolución de la participación de China en el consumo aparente, principales sectores de la manufactura, 2000, 2005, 2015 y 2022	110
Gráfico II.17	América Latina (12 países): distribución por países de la oferta total de maquinaria y equipo y de electrónica y óptica, promedio de 2020-2022, y participación de China en el consumo aparente de ambos sectores, 2000-2022	111
Gráfico II.18	América Latina (12 países): distribución por países de la oferta total de textiles, confecciones y calzado, y de caucho y plástico, promedio de 2020-2022, y participación de China en el consumo aparente de ambos sectores, 2000-2022	113
Gráfico II.19	América Latina y el Caribe: origen de las importaciones de sectores seleccionados, 2000-2022	115
Gráfico II.20	Chile, Costa Rica y Perú: comercio de bienes con China, 2000-2022, y saldos comerciales por sector, promedio de 2020-2022	118
Gráfico II.21	Chile, Costa Rica y Perú: participación de China en el comercio total de bienes, 2000-2022	120
Gráfico II.22	China: arancel promedio de nación más favorecida, proporción de líneas arancelarias sujetas a medidas no arancelarias e índices de frecuencia de medidas no arancelarias, 1992-2019	121
Gráfico II.23	China: distribución de las medidas no arancelarias aplicadas a las importaciones, según principales categorías, a mayo de 2020	121
Gráfico III.1	América Latina y el Caribe y países miembros de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE): indicadores de costo y tiempo para exportar e importar, 2019	133
Gráfico III.2	América Latina y el Caribe (21 países): puntajes en el componente de eficiencia de las formalidades aduaneras del índice de desempeño logístico, 2018 y 2023	135
Gráfico III.3	América Latina y el Caribe (27 países): tasas de implementación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC), a abril de 2023, y puntaje de los indicadores de facilitación del comercio de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), 2022	135

Gráfico III.4	América Latina y el Caribe (26 países): puntajes totales en la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible de 2023	137
Gráfico III.5	América Latina y el Caribe (26 países): puntajes máximo, promedio y mínimo en la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible de 2023, por subregión	137
Gráfico III.6	América Latina y el Caribe (21 países): puntajes totales en la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible de 2019 y 2023	138
Gráfico III.7	América Latina y el Caribe (26 países): puntajes promedio en la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible de 2023, por subregión y categoría de medidas	139
Gráfico III.8	América Latina y el Caribe (26 países): tasas medias de implementación de medidas sobre transparencia, por subregiones, 2023	140
Gráfico III.9	América Latina y el Caribe (26 países): tasas medias de implementación de medidas sobre formalidades, por subregiones, 2023	141
Gráfico III.10	América Latina y el Caribe (26 países): tasas medias de implementación de medidas sobre comercio sin papel, por subregiones, 2023	142
Gráfico III.11	América Latina y el Caribe (26 países): tasas medias de implementación de medidas sobre comercio transfronterizo sin papel, por subregiones, 2023	143
Gráfico III.12	América Latina y el Caribe (15 países): umbrales <i>de minimis</i> aplicables a las importaciones mediante servicios postales, a mayo de 2023	145
Gráfico III.13	América Latina y el Caribe: volumen de carga, por medio de transporte, 2019-2021	150
Gráfico III.14	América Latina (11 países): resultados globales y desagregados en sistemas de transporte ferroviario y vial del sistema de indicadores del transporte terrestre, 2020	152
Gráfico III.15	América Latina y el Caribe (22 países): calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte del índice de desempeño logístico, 2018 y 2023	153
Gráfico III.16	Emisiones de CO ₂ de diferentes modos de transporte de mercancías	154
Gráfico III.17	América Latina: distribución de las emisiones de CO ₂ según medio de transporte, 2017	155
Gráfico III.18	América Latina (6 países): inversión en infraestructura por sector, público y privado, 1980-2020	156
Gráfico III.A3.1	América Latina (11 países): resultados del sistema de indicadores del transporte terrestre, 2020	172
Gráfico III.A4.1	América Latina y el Caribe (22 países): calidad y competencia de los servicios logísticos del índice de desempeño logístico, 2018 y 2023	174
Gráfico III.A4.2	América Latina y el Caribe (22 países): capacidad de seguimiento y localización de los envíos del índice de desempeño logístico, 2018 y 2023	175
Gráfico III.A4.3	América Latina y el Caribe (22 países): puntualidad de los envíos del índice de desempeño logístico, 2018 y 2023	176
Gráfico III.A4.4	América Latina y el Caribe (22 países): disponibilidad de envíos internacionales a precios competitivos del índice de desempeño logístico, 2018 y 2023	177

Recuadros

Recuadro I.1	El impacto de la sequía en el tráfico por el canal de Panamá	47
Recuadro I.2	Principales rasgos del comercio electrónico en América Latina	56
Recuadro II.1	La creciente presencia de China en el triángulo del litio de América del Sur	98
Recuadro III.1	La Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible	136
Recuadro III.2	México: grado de preparación legal y técnica para el comercio transfronterizo sin papel	144
Recuadro III.3	El aporte de las cadenas de bloques (<i>blockchain</i>) a la facilitación del comercio	147
Recuadro III.4	Alianzas público-privadas para los Objetivos de Desarrollo Sostenible	157
Recuadro III.5	Transbordador de carga entre el Puerto de La Unión en El Salvador y el Puerto Caldera en Costa Rica	159

Mapas

Mapa III.1	América del Sur: corredor vial bioceánico	160
Mapa III.2	América del Sur: corredores viales, ferroviarios e hidrovías	162

Presentación

Esta edición de *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe* corresponde a 2023 e incluye tres capítulos. En el capítulo I se examina la evolución reciente del comercio mundial y regional en un contexto de bajo dinamismo marcado por políticas monetarias contractivas en los Estados Unidos y Europa, la crisis del sector inmobiliario en China y los crecientes vínculos entre el comercio y la geopolítica. Tras dos años de crecimiento a tasas de dos dígitos, en 2023 caerá el valor de las exportaciones regionales de bienes. La expansión prevista del volumen de los envíos no logrará compensar la caída de los precios de la mayoría de las materias primas exportadas por la región. Así pues, la evolución de las exportaciones regionales —particularmente las de América del Sur— sigue estando muy determinada por las fluctuaciones de los precios de las materias primas. En esta compleja coyuntura, la expansión proyectada de las exportaciones de servicios es una buena noticia. Sin embargo, estas también verán reducido su dinamismo en comparación con 2022, ya que el impulso que les ha proporcionado la recuperación del turismo internacional se ha ido atenuando a medida que este se acerca a los niveles anteriores a la pandemia. Las importaciones regionales de bienes también disminuirán en 2023, como reflejo de la marcada desaceleración económica, en tanto que las importaciones de servicios crecerán, pero a un menor ritmo que en 2022. Se proyecta que en 2024 el comercio mundial de bienes recupere, en parte, su dinamismo, lo que debería dar un nuevo impulso a las exportaciones de la región. Sin embargo, sigue pendiente el gran desafío de avanzar en la diversificación y agregación de conocimiento de las exportaciones regionales de bienes y servicios, con vistas a lograr una inserción más dinámica y sostenible en el comercio mundial.

En el capítulo II se presenta un panorama de la relación comercial entre la región y China durante el presente siglo. Se constata el enorme dinamismo del intercambio bilateral, cuyo valor se multiplicó 35 veces entre 2000 y 2022. China se ha convertido en el segundo socio comercial de la región y el primero de América del Sur. Por su parte, desde 2018 la participación de la región en las importaciones totales de China supera la de los Estados Unidos. Pese a la gran expansión del comercio bilateral, su estructura prácticamente no ha cambiado en las últimas dos décadas: mientras que casi la totalidad de las exportaciones regionales a China corresponde a materias primas y manufacturas basadas en recursos naturales, las importaciones desde ese país se componen casi íntegramente de manufacturas de baja, media y alta tecnología. La creciente penetración de las manufacturas chinas ha tenido impactos contrapuestos en la región: si bien ha mejorado el acceso de los hogares y empresas de la región a una amplia gama de bienes finales, intermedios y de capital, también ha desplazado significativamente la producción regional en diversos segmentos. En suma, una agenda de desarrollo productivo que conduzca a una mayor diversificación exportadora es la principal asignatura pendiente en la relación comercial de la región con China. En este contexto, las principales oportunidades de agregar valor a las exportaciones a ese país en el corto plazo radican en el sector de los alimentos.

En el capítulo III se ofrece un panorama general de los avances registrados por los países de América Latina y el Caribe en la implementación de sus respectivas agendas de facilitación del comercio. Se constata un progreso considerable en la implementación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC), si bien la subregión del Caribe presenta un rezago respecto del resto de la región, que todavía tiene mucho espacio para mejorar en materia de comercio sin papel. Por otra parte, la región muestra serias deficiencias en su infraestructura de transporte y logística, como resultado de niveles insuficientes de inversión pública. Aumentar los montos destinados a la inversión en infraestructura plantea un gran desafío en el contexto de estrechez fiscal de la mayoría de los países de la región. Es preciso, entonces, explorar opciones innovadoras de financiamiento, entre las que se destacan las vinculadas al desarrollo de infraestructuras verdes. También es conveniente avanzar hacia la multimodalidad del transporte regional de carga, que históricamente ha estado dominado por el transporte carretero.

Síntesis

- A. Factores estructurales y coyunturales debilitan el comercio en el mundo y en la región
- B. La relación comercial entre América Latina y el Caribe y China en el período 2000-2022: balance y perspectivas
- C. La facilitación del comercio en América Latina y el Caribe: formalidades, infraestructura y logística

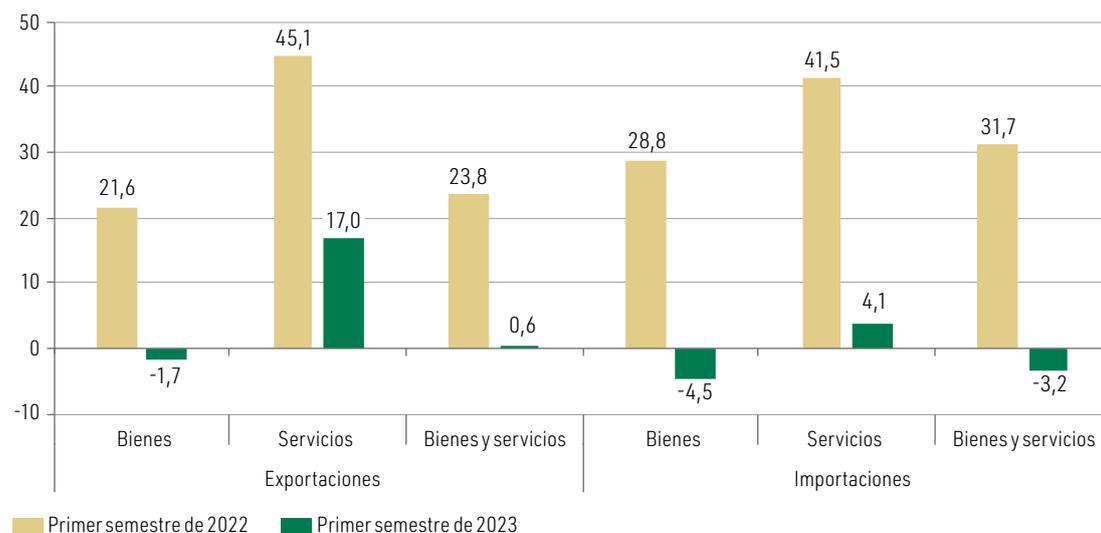
A. Factores estructurales y coyunturales debilitan el comercio en el mundo y en la región

Tras haber presentado un crecimiento del 2,7% en 2022, en el período que va de enero a julio de 2023 el volumen del comercio mundial de bienes se contrajo a una tasa del 1,6% respecto del mismo período de 2022 y, según las últimas proyecciones de la Organización Mundial del Comercio (OMC), aumentaría solo un 0,8% en el año completo. Su desaceleración refleja la menor expansión del producto mundial en 2023, en un contexto marcado por políticas monetarias contractivas en los Estados Unidos y Europa, la crisis del sector inmobiliario en China y los crecientes vínculos entre el comercio y la geopolítica. Las perspectivas de la economía mundial podrían deteriorarse aún más, dependiendo de la evolución del conflicto entre Israel y Hamás.

En concordancia con la tendencia mundial, el comercio regional de bienes y servicios mostró una considerable desaceleración durante el primer semestre de 2023, con un crecimiento interanual en términos de valor del 0,6% en el caso de las exportaciones y una disminución del 3,2% en el caso de las importaciones (véase el gráfico 1). Se registraron caídas tanto de las exportaciones como de las importaciones de bienes (del -1,7% y el -4,5%, respectivamente). En contraste, las exportaciones y las importaciones de servicios aumentaron un 17,0% y un 4,1%, respectivamente. En el caso de los bienes (que en 2022 representaron el 87% del valor de las exportaciones regionales de bienes y servicios), cayeron los envíos de minería y petróleo (-10,3%) y productos agrícolas y agropecuarios (-4,8%), mientras que solo crecieron las exportaciones de manufacturas (1,6%). Por su parte, las exportaciones de servicios exhibieron aumentos en todas las categorías. Se destaca la expansión del 25,6% de las exportaciones de viajes, que refleja la recuperación en curso de la actividad turística. Las exportaciones de servicios modernos crecieron un 13,0%, mientras que las de servicios de transporte fueron las menos dinámicas (aumentaron un 8,3%), en consonancia con la debilidad de las exportaciones de bienes.

Gráfico 1

América Latina y el Caribe: variación interanual del valor del comercio de bienes y servicios, primer semestre de 2022 y primer semestre de 2023
(En porcentajes)



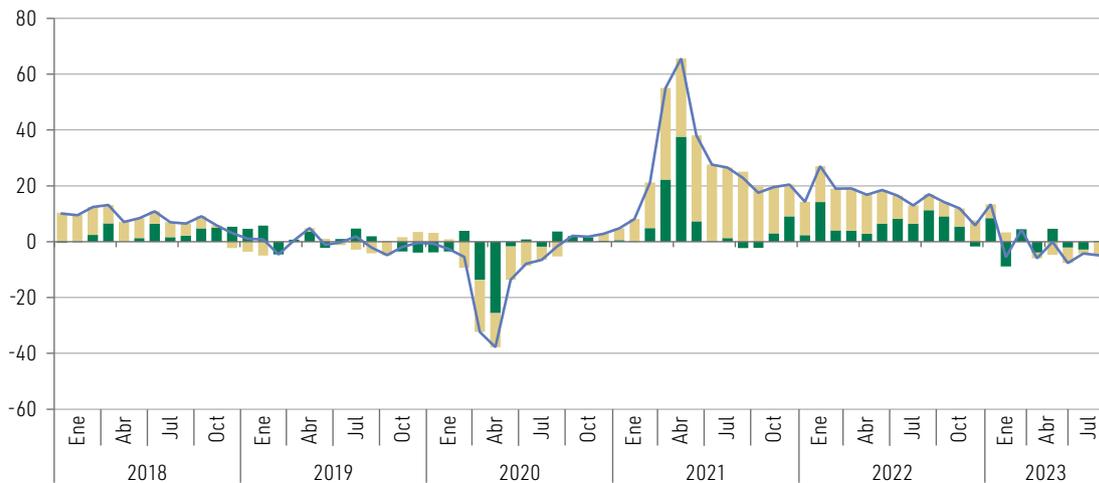
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

El dinamismo del comercio regional de bienes muestra una tendencia descendente en 2023, especialmente en lo referente a las importaciones (véase el gráfico 2). En el período enero-agosto de 2023, el volumen exportado creció a una tasa interanual del 1%, que no fue suficiente para compensar la caída de los precios (-3,5%). En consecuencia, el valor exportado registró una disminución del 2,4% en dicho período. En el caso de las importaciones, tanto los precios como los volúmenes presentaron caídas interanuales en los ocho primeros meses del año (con variaciones del -2,5% y el -4,5%, respectivamente). La desaceleración del comercio de bienes se ha evidenciado en todos los principales sectores.

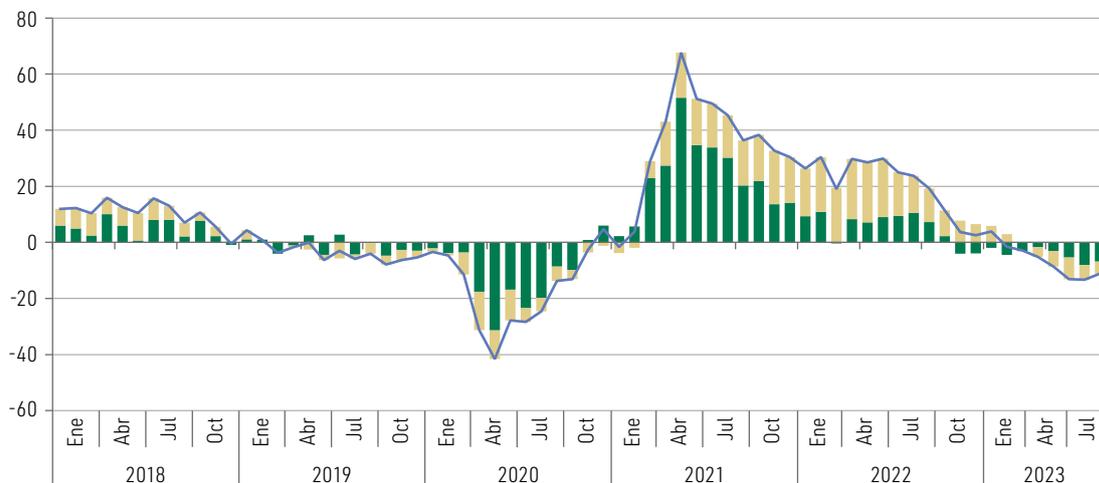
Gráfico 2

América Latina y el Caribe: variación interanual de las exportaciones e importaciones de bienes en volumen, precio y valor, enero de 2018 a agosto de 2023
(En porcentajes)

A. Exportaciones



B. Importaciones



■ Precio ■ Volumen — Valor

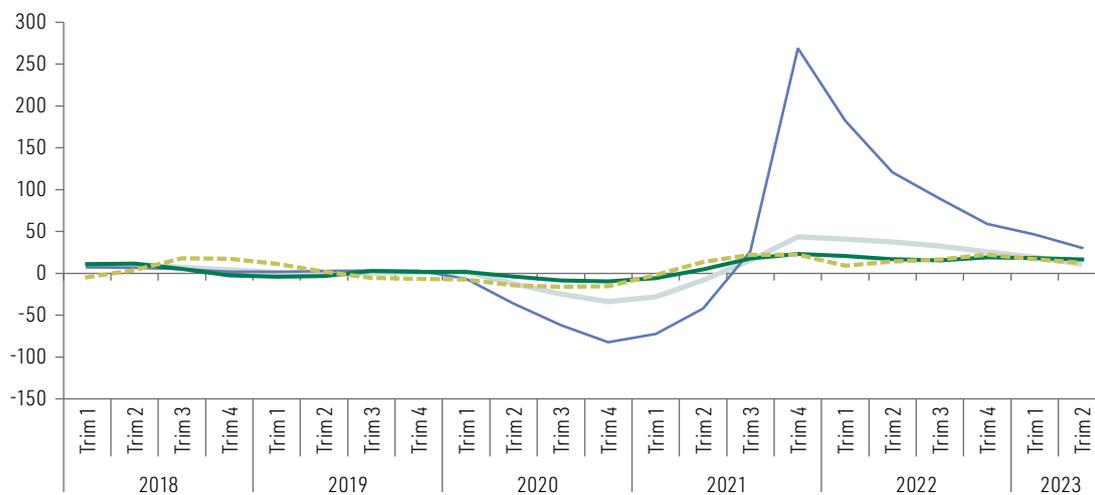
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

En el caso de los servicios, el dinamismo de las exportaciones y las importaciones regionales de viajes y de transporte también muestra una tendencia descendente desde los niveles máximos alcanzados en el último trimestre de 2021. Ello es reflejo de la avanzada recuperación del turismo internacional, la tendencia a la baja de los fletes marítimos y la debilidad que ha presentado el comercio regional de bienes en 2023. En contraste, el dinamismo del comercio de servicios modernos se ha mostrado más estable. En el segundo trimestre de 2023, las exportaciones de esta categoría crecieron a una tasa interanual del 17% (véase el gráfico 3).

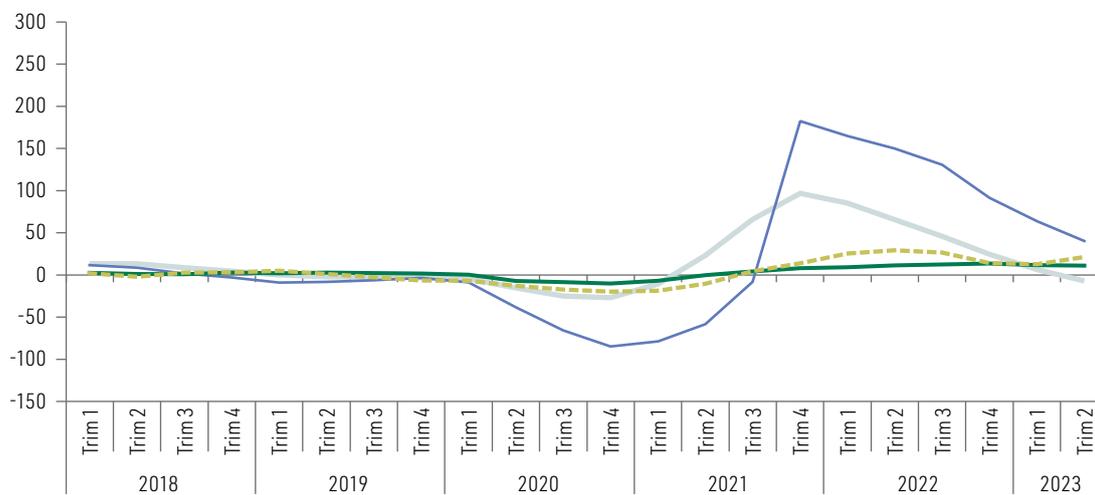
Gráfico 3

América Latina y el Caribe: variación interanual del valor del comercio de servicios, por categorías, primer trimestre de 2018 a segundo trimestre de 2023 (En porcentajes)

A. Exportaciones



B. Importaciones



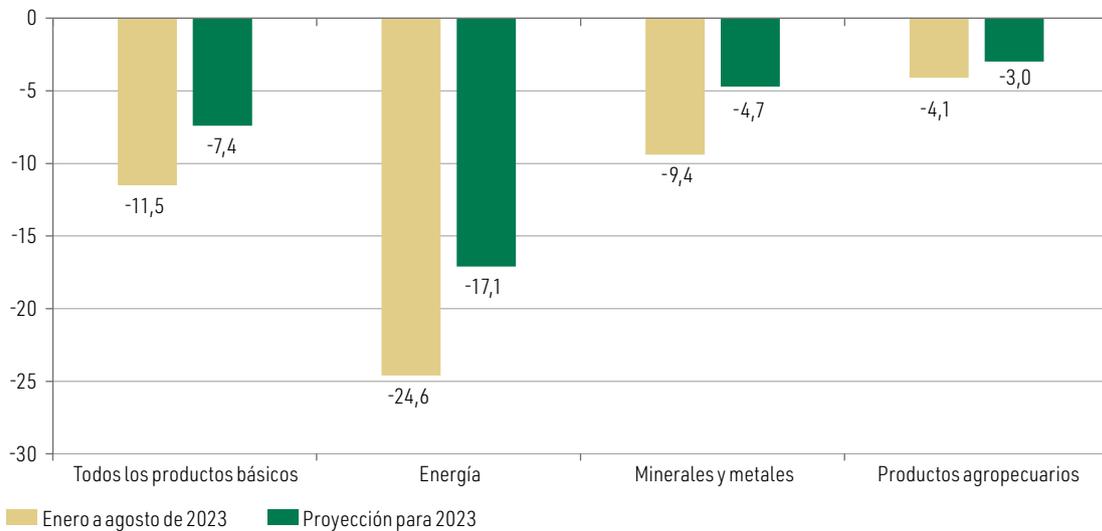
— Transportes — Viajes — Servicios modernos — Otros servicios

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

En el período que va de enero a agosto de 2023, el índice de precios de los principales productos básicos que la región exporta presentó una caída interanual del 11,5% (véase el gráfico 4). Los precios de la energía registraron una caída de cerca del 25%, con lo que se revirtieron las fuertes alzas que tuvieron lugar en el mismo período de 2022 como consecuencia del inicio de la guerra en Ucrania. Para el año completo se prevén caídas menores que las registradas entre enero y agosto, principalmente debido a la recuperación del precio del petróleo, desde julio, y a las expectativas de un mayor crecimiento económico en China en el segundo semestre.

Gráfico 4

América Latina y el Caribe: variación interanual de los precios de los principales productos básicos de exportación, enero a agosto de 2023 y proyección para 2023
(En porcentajes)



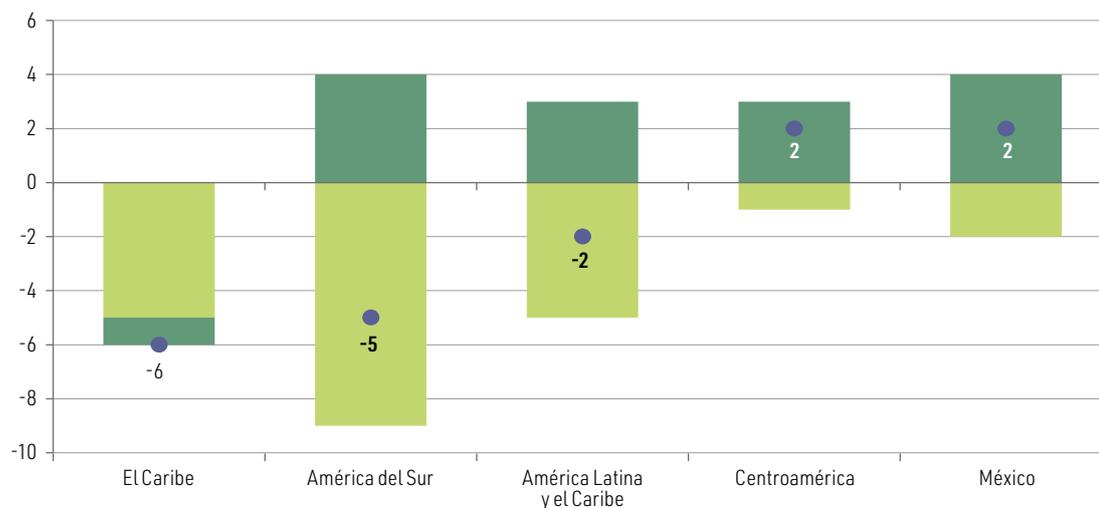
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información del Banco Mundial, Bloomberg, The Economist Intelligence Unit, la Bolsa de Cereales de Buenos Aires, la Comisión Chilena del Cobre (COCHILCO) y la Oficina de Estudios y Políticas Agrarias (ODEPA) de Chile.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) proyecta que en 2023 el valor de las exportaciones de bienes de la región caerá un 2%, como resultado de una contracción del 5% de los precios de los principales productos y de un aumento del 3% del volumen exportado (véase el gráfico 5). El valor de las exportaciones de América del Sur disminuiría más que el promedio regional (-5%), ya que esta subregión se ha visto especialmente afectada por la caída de los precios de los productos básicos en los primeros ocho meses del año. Por el contrario, el valor de las exportaciones de Centroamérica y México aumentaría un 2% en 2023, debido a que la expansión del volumen exportado compensaría con creces la disminución de los precios. Se proyecta que en 2023 China será el destino más dinámico para las exportaciones de la región, con un aumento del 4,7% del valor de los embarques. Los envíos a los Estados Unidos crecerían un 1% y los destinados a la Unión Europea, a la propia región y al resto de Asia se contraerían. Por sectores, se prevé que las exportaciones de manufacturas aumenten un 1% en términos de valor, mientras que las de productos agrícolas y petróleo y minerales caigan un 4% y un 10%, respectivamente. Por su parte, el valor de las importaciones regionales de bienes caerá un 6% en 2023, como resultado de la abrupta desaceleración económica y la consecuente disminución de la demanda, con bajas del 3% tanto de los precios como del volumen importado. La principal excepción es México, donde se proyecta que el volumen importado registrará una variación nula.

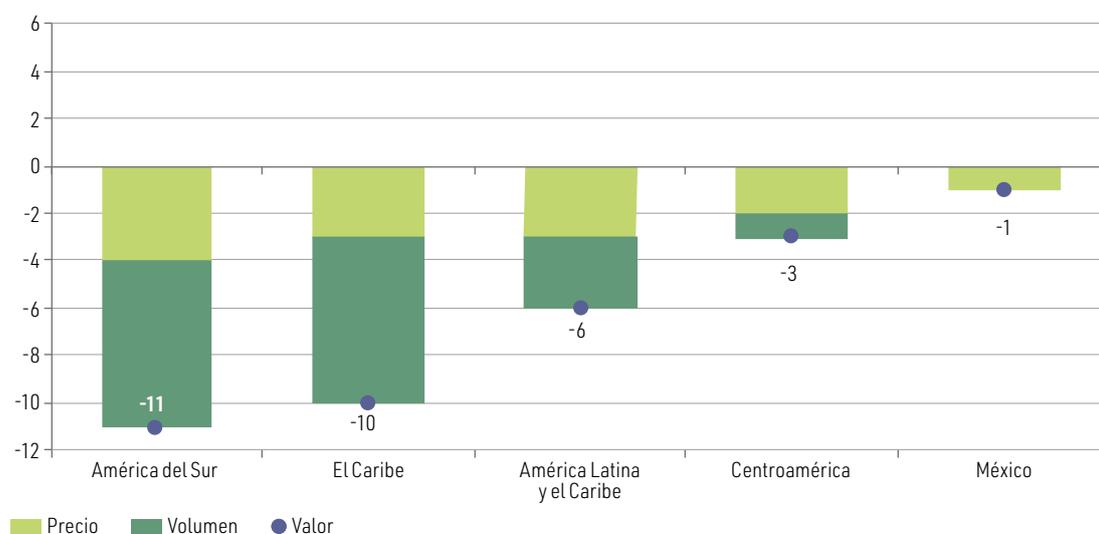
Gráfico 5

América Latina y el Caribe (subregiones y países seleccionados): variación proyectada del comercio de bienes según precio, volumen y valor, 2023
(En porcentajes)

A. Exportaciones



B. Importaciones



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

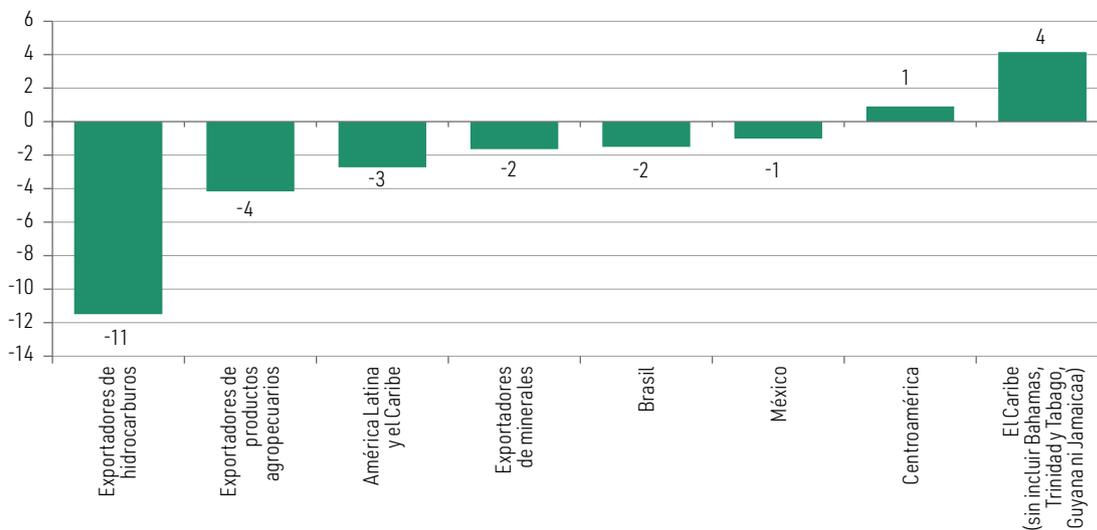
Para 2023 se proyecta un crecimiento del valor de las exportaciones regionales de servicios del 12%. Esta cifra, si bien es inferior a las registradas en 2021 y 2022 (29% y 36%, respectivamente), supera todos los registros alcanzados entre 2012 y 2019. El turismo y los servicios modernos explican más del 89% de la expansión prevista de las exportaciones de servicios, con contribuciones equivalentes de ambos sectores. Para las importaciones de servicios se proyecta un crecimiento del 6%, muy inferior al registrado en 2022 (30%), en concordancia con la desaceleración de la actividad económica regional. La expansión del turismo y los servicios modernos compensaría con creces la contracción proyectada de las importaciones de servicios de transporte como resultado de la disminución de los fletes marítimos y de la caída de las importaciones de bienes.

El hecho de que los precios de las importaciones de bienes de la región aumenten más que los precios de las exportaciones se traduciría en un deterioro de los términos del intercambio en 2023, especialmente en el caso de los países exportadores de petróleo y energía, que recibieron con mayor fuerza el choque de la baja de los precios durante gran parte del año (véase el gráfico 6). La disminución proyectada de los términos de intercambio es del 11% para este grupo de países. Un segundo grupo de países que fueron afectados por un deterioro de sus términos de intercambio es el de los exportadores de productos agropecuarios, con una caída proyectada del 4%. Los exportadores de minerales, así como el Brasil, tendrán una caída de sus términos de intercambio del 2%, inferior al promedio regional (-3%). Por otra parte, en el caso de México el impacto será menor (-1%), ya que el país se ha beneficiado del aumento de los precios de algunos de sus principales productos de exportación, como computadores, automotores y autopartes. Por último, se proyecta que en nueve países tenga lugar una variación positiva de los términos de intercambio en 2023. Se trata principalmente de países ubicados en Centroamérica y el Caribe, que son altamente dependientes de las importaciones de energía, por lo que se ven beneficiados por su menor costo. De igual manera, este grupo de países se ha visto favorecido por los menores precios de los alimentos.

Gráfico 6

América Latina y el Caribe (agrupaciones y países seleccionados): variación proyectada de los términos de intercambio, 2023

(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

Debido a que la caída proyectada de las importaciones de bienes sería mayor que la de las exportaciones, el comercio de bienes de América Latina y el Caribe pasaría de un déficit de 28.000 millones de dólares en 2022 a un superávit de 37.000 millones de dólares en 2023. En el caso de los servicios, el hecho de que el aumento proyectado de las exportaciones sea mayor que el de las importaciones redundaría en una leve disminución respecto de 2022 del déficit de la región, que pasaría de 174.000 a 156.000 millones de dólares. Considerando tanto los bienes como los servicios, la región registraría una importante reducción de su déficit comercial, que pasaría de 202.000 a 119.000 millones de dólares (véase el gráfico 7).

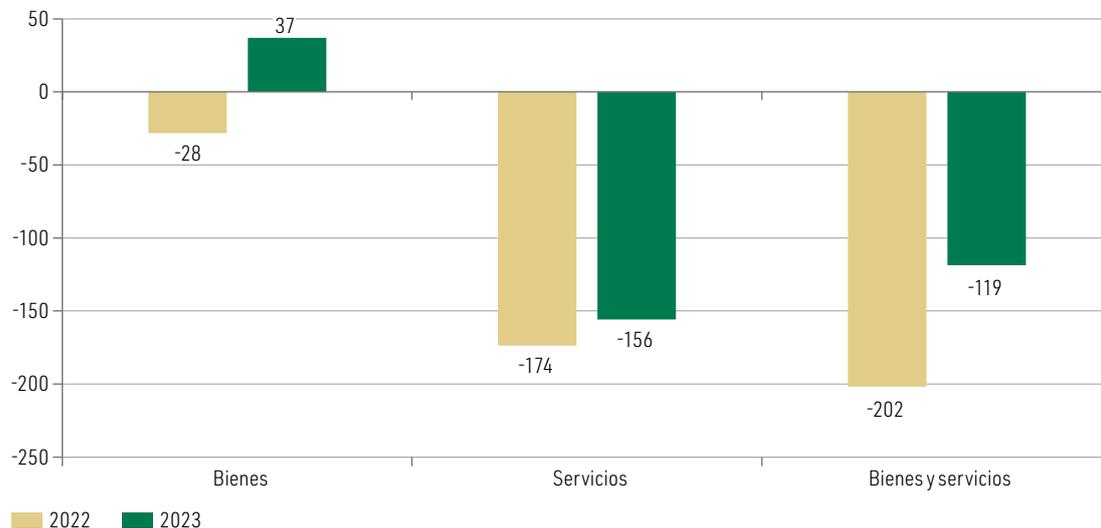
En suma, tras dos años de crecimiento a tasas de dos dígitos, en 2023 el valor de las exportaciones regionales de bienes presentará una caída, en un contexto adverso marcado por la débil demanda mundial y por una incipiente reestructuración del comercio y de las cadenas de suministro en respuesta a las tensiones geopolíticas. La expansión prevista de los envíos en términos de volumen no logrará compensar la caída de los precios de la mayoría de las materias primas que la región exporta.

Así pues, la evolución de las exportaciones regionales —particularmente en América del Sur— sigue estando fuertemente determinada por las fluctuaciones de los precios de las materias primas. En esta compleja coyuntura, la expansión proyectada de las exportaciones de servicios es una buena noticia. Sin embargo, estas también verán reducido su dinamismo en comparación con 2022, ya que el impulso que les ha proporcionado la recuperación del turismo internacional se ha ido atenuando a medida que este se acerca a sus niveles anteriores a la pandemia.

Gráfico 7

América Latina y el Caribe: saldo comercial en bienes y servicios, 2022 y proyecciones para 2023

(En miles de millones de dólares)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de la balanza de pagos suministrada por los bancos centrales e institutos de estadística de los países de la región.

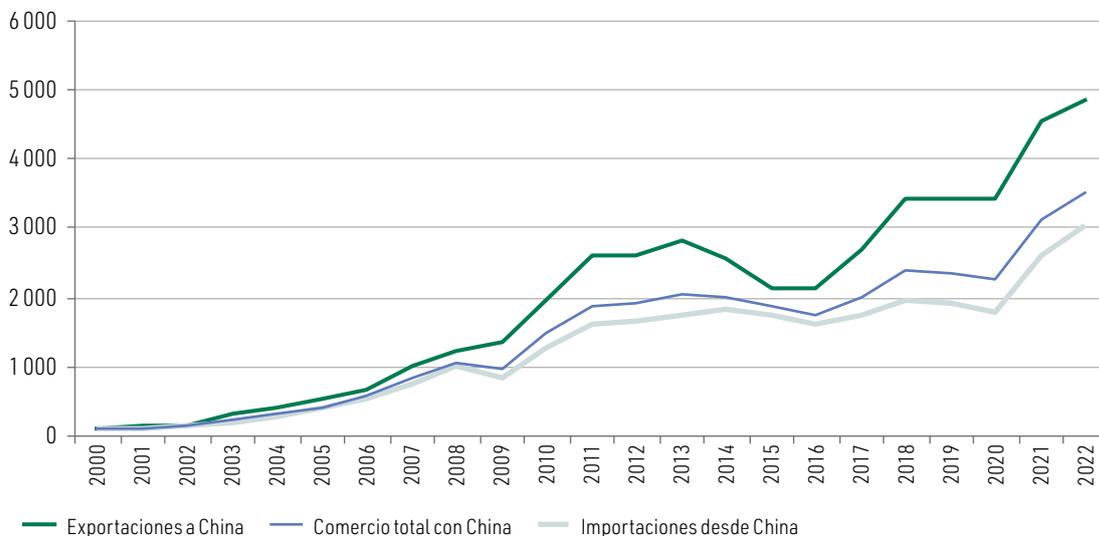
Se prevé que en 2024 el comercio mundial de bienes recuperará en parte su dinamismo, con una expansión proyectada de su volumen del 3,3%. Tal recuperación, que está sujeta a una incertidumbre considerable, debería dar un nuevo impulso a las exportaciones de América Latina y el Caribe. Sin embargo, sigue pendiente el gran desafío de avanzar en la diversificación y agregación de conocimiento a las exportaciones regionales de bienes y servicios, con vistas a lograr una inserción más dinámica, resiliente y sostenible en el comercio mundial. En este sentido, serán fundamentales las políticas de desarrollo productivo bien diseñadas, así como una profundización de la integración económica regional, dado que el comercio intrarregional es intensivo en bienes manufacturados.

B. La relación comercial entre América Latina y el Caribe y China en el período 2000-2022: balance y perspectivas

El intercambio comercial entre América Latina y el Caribe y China, que en 2000 apenas superaba los 14.000 millones de dólares, se acercó en 2022 a los 500.000 millones de dólares, con lo que multiplicó 35 veces su valor. Mientras que el valor de las exportaciones regionales a ese país se multiplicó por 49, el de las importaciones lo hizo por 30 (véase el gráfico 8). A modo de comparación, puede mencionarse que en el mismo período el valor tanto de las exportaciones como de las importaciones totales de bienes de la región solamente se multiplicó por 4. China es hoy el segundo socio comercial de la región: en 2022 concentró el 13% de sus exportaciones y suministró el 22% de sus importaciones. La región también ha ganado importancia en el comercio exterior de China, y en 2022 alcanzó una participación del 7% en sus exportaciones y del 8,5% en sus importaciones. Desde 2018, el peso de la región en las importaciones totales de China supera el de los Estados Unidos.

Gráfico 8

América Latina y el Caribe: evolución del valor del comercio de bienes con China, 2000-2022
(Índice: año base 2000 =100)

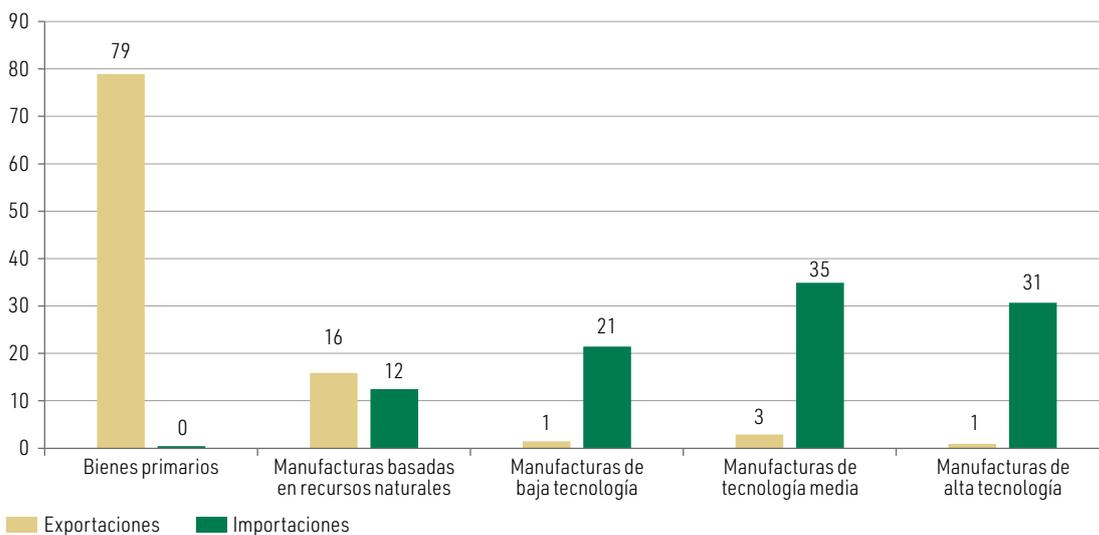


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/>.

El comercio entre América Latina y el Caribe y China tiene una estructura claramente interindustrial: en 2022 el 95% de las exportaciones de la región correspondieron a materias primas y manufacturas basadas en recursos naturales, en tanto que el 88% de los envíos de China correspondieron a manufacturas de tecnología baja, media y alta (véase el gráfico 9). La región solo registra un superávit con China en los sectores de minería y petróleo; agricultura, silvicultura, caza y pesca; alimentos, bebidas y tabaco, y madera y papel.

Gráfico 9

América Latina y el Caribe: estructura del comercio de bienes con China, según intensidad tecnológica, 2022
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/>.

Entre 2020 y 2022, solo cinco productos (porotos de soja, mineral de cobre y de hierro, petróleo y cátodos de cobre) representaron el 67% de las exportaciones totales de América Latina y el Caribe a China. Todos los países de la región exportan a ese país un número de productos significativamente menor que el que destinan a los Estados Unidos, a la Unión Europea y al propio mercado regional. El país que exporta la mayor variedad de productos a China es el Brasil, seguido a gran distancia por la Argentina, Chile y México. Debido a su composición, las exportaciones a China tienen una mayor huella ambiental por dólar exportado que las dirigidas a otros mercados, lo que se refleja en sus emisiones netas de gases de efecto invernadero y su intensidad de uso de agua.

Entre 2000 y 2022, el 93% de las exportaciones de la región a China provinieron de América del Sur; tres países (Brasil, Chile y Perú) fueron el origen del 82% de los envíos. El 6% provino de México, mientras que el Caribe y Centroamérica tuvieron participaciones inferiores al 1%. Por su parte, dentro de la región México es el principal importador desde China, con el 38% del total. Los países sudamericanos concentran el 52%, seguidos por Centroamérica (7%) y el Caribe (3%). Con excepción del Brasil, Chile y el Perú, la región y sus distintas subregiones presentan un persistente déficit comercial con China. El déficit de México se destaca por su gran magnitud y su trayectoria creciente. Dicho país tiene un perfil productivo y exportador similar al de China, de modo que compiten en una vasta gama de segmentos industriales.

China es uno de los dos principales mercados de exportación para diez países de la región, la mayoría de ellos sudamericanos. En el trienio 2020-2022, concentró en promedio entre el 30% y el 37% de las exportaciones totales de bienes del Brasil, Chile y el Perú. Por el contrario, aún se mantiene en posiciones secundarias como destino de los envíos de Centroamérica (excepto Panamá) y el Caribe. En contraste, China se ubica entre los tres principales proveedores de 26 países de la región.

En el caso de algunos productos, la participación de la región en las importaciones totales de China se acerca al 70% o incluso lo supera. Este es el caso del azúcar de caña, el carbonato de litio, el mineral de plomo, el aceite de soja, las cerezas, los camarones y langostinos, y la carne bovina congelada. En particular, la región se ha consolidado como un importante proveedor de alimentos para China: entre 2010 y 2022, fue el origen, en promedio, de casi un tercio de sus importaciones totales. En ese período, el Brasil por sí solo suministró en promedio el 21% de las importaciones chinas de alimentos.

Las importaciones regionales desde China muestran una alta diversificación: entre 2020 y 2022 los principales 20 productos importados representaron solo el 26% del valor total. China es un proveedor particularmente importante de partes y accesorios para máquinas, herramientas, computadores personales, teléfonos celulares, circuitos electrónicos, células fotovoltaicas y equipo óptico. Otros productos destacados son los automóviles, los artículos de plástico, los herbicidas y los aceites de petróleo.

Los países de la región exhiben mayores encadenamientos hacia adelante con China que encadenamientos hacia atrás¹, situación que se observa también en la mayoría de los sectores. A nivel regional, 1 de cada 5 dólares de valor agregado generado en América Latina y el Caribe se exporta a China en los sectores de la agricultura, ganadería y pesca, y en el caso de los productos mineros. Otro sector con encadenamientos hacia adelante superiores al promedio es el productor de madera y papel (véase el gráfico 10). Considerando tanto los encadenamientos hacia adelante como hacia atrás, los países más conectados con China son el Perú, Chile, Venezuela (República Bolivariana de), el Brasil y el Uruguay (en orden decreciente).

Entre 2003 y 2022, la participación de las importaciones chinas en el consumo aparente de manufacturas no agroindustriales (definido como la producción local más las importaciones menos las exportaciones) de un conjunto de 12 países de la región aumentó del 1,6% al 13,1%. Este aumento, el mayor entre los principales socios comerciales de la región, tuvo lugar a costa de la producción local, cuya participación

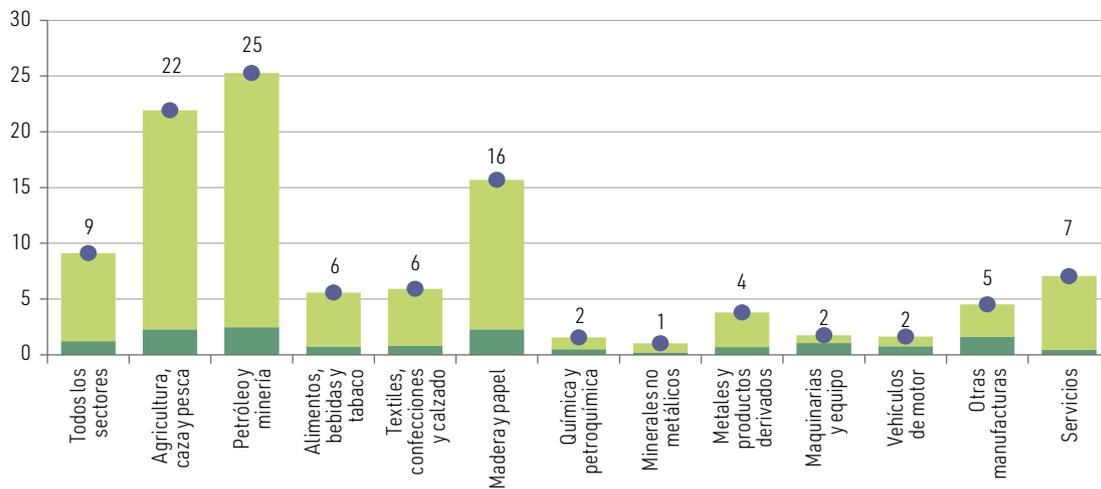
¹ Los encadenamientos hacia adelante corresponden a la proporción del valor agregado local exportado por cada país de la región que se incorpora en las exportaciones de sus socios comerciales. Por su parte, los encadenamientos hacia atrás corresponden a la proporción del valor agregado importado desde los distintos socios que se incorpora en las exportaciones de cada país de la región.

en el consumo aparente se redujo del 69,2% al 50,1% en igual período. La Argentina y el Brasil presentan las menores tasas de participación de productos chinos en el consumo aparente (ambas bajo el 10%), mientras que el Ecuador, Venezuela (República Bolivariana de), Chile y el Paraguay registran los mayores niveles (entre el 18% y el 24%). Por sectores, China alcanza su mayor penetración en maquinaria y equipo, electrónica y óptica, y textiles, confecciones y calzado (39%, 35% y 24%, respectivamente).

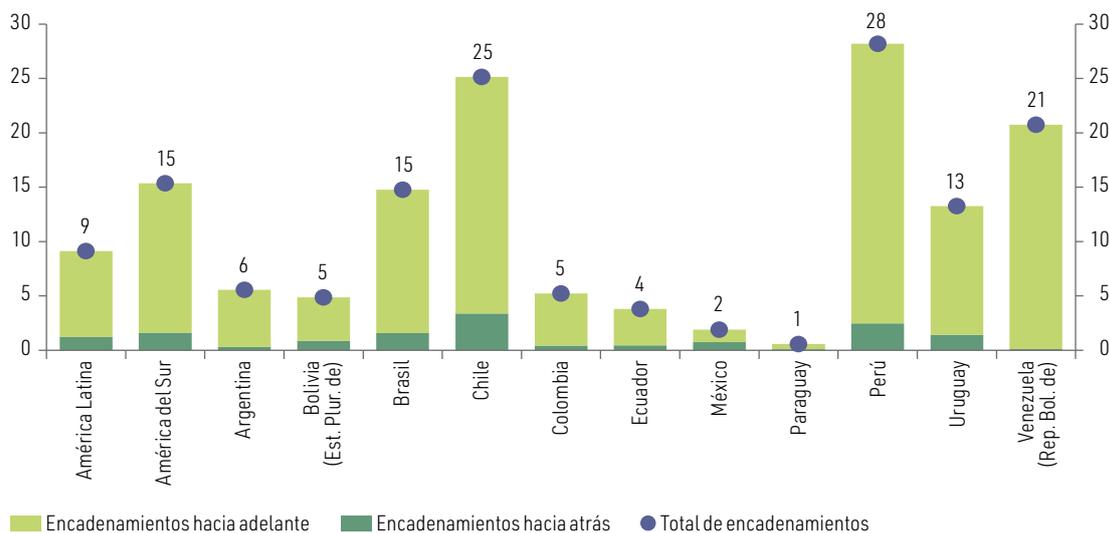
Gráfico 10

América Latina (11 países)^a: encadenamientos hacia adelante y hacia atrás con China, por sectores y países, 2017
(En porcentajes de las exportaciones totales)

A. Por sectores económicos



B. Por países



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Banco Asiático de Desarrollo (BAsD), matriz de insumo producto global de 2017.

^a Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

El balance de la relación comercial entre la región y China en las últimas dos décadas es mixto. El intercambio bilateral ha mostrado un extraordinario dinamismo y el notable crecimiento de la economía china, especialmente entre 2000 y 2011, alimentó el superciclo de altos precios de las materias primas del que se benefició buena parte de la región. Sin embargo, la expansión del intercambio

no ha estado acompañada de una diversificación de las exportaciones regionales. Por otra parte, la creciente penetración de las manufacturas chinas también ha tenido impactos contrapuestos en la región. Si bien ha mejorado el acceso de hogares y empresas a una amplia gama de bienes finales, intermedios y de capital, también ha desplazado significativamente la producción regional en diversos segmentos. Así, la región, y particularmente América del Sur, ha visto profundizar su especialización primario-exportadora, alejándose de una trayectoria exportadora marcada por la creciente incorporación de conocimiento en bienes y servicios y por una mayor sostenibilidad ambiental.

La diversificación exportadora es la principal asignatura pendiente en la relación comercial de la región con China. Tanto o más importante que la expansión del intercambio en términos absolutos es desarrollar acciones que apunten a modificar su estructura. Sin embargo, las profundas transformaciones económicas registradas en China no permiten advertir cambios significativos en el patrón de “materias primas por manufacturas” que caracteriza al intercambio bilateral. Mientras que algunos productos primarios como el petróleo pueden perder progresivamente peso en la canasta exportadora regional a medida que China avanza en la descarbonización de su matriz energética, otros, como el cobre y el litio, probablemente adquieran un peso creciente por la misma razón. En este contexto, las principales oportunidades de agregar valor a las exportaciones a China en el corto plazo radican en el sector de los alimentos. Ese país, que desde 2004 es un importador neto de alimentos, atraviesa por intensos procesos de urbanización y de expansión de la clase media, que han impulsado la demanda de alimentos seguros, variados y de calidad. La región está bien posicionada para satisfacer una proporción creciente de esa demanda. En este sentido, será fundamental abordar las barreras no arancelarias existentes y ampliar los esfuerzos relativos a la inteligencia de mercado para satisfacer mejor las necesidades y gustos de los consumidores chinos.

La diversificación de la inversión extranjera directa china en la región hacia actividades no extractivas y proyectos de procesamiento de recursos naturales también será importante para avanzar en la agregación de valor y conocimiento a las exportaciones regionales a ese país, así como en la generación de nuevas capacidades productivas. Los recientes anuncios de nuevas inversiones en la producción de cátodos de litio y en la fabricación de vehículos eléctricos son ejemplos que apuntan en esa dirección. Su concreción podría tener un impacto significativo no solo en el comercio con China, sino también en la generación de nuevos encadenamientos productivos intrarregionales.

C. La facilitación del comercio en América Latina y el Caribe: formalidades, infraestructura y logística

El comercio internacional está sujeto a múltiples requisitos de documentación e inspección de las mercaderías y al pago de diversos derechos y cargas. Estas formalidades pueden demorar y encarecer considerablemente las operaciones de exportación, importación y tránsito. En este contexto, la facilitación del comercio ha adquirido una creciente importancia, especialmente con la entrada en vigor en 2017 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC. El objetivo de la facilitación del comercio es que este sea más rápido, menos costoso y más predecible, sin que ello implique comprometer el cumplimiento de importantes objetivos de política pública como la recaudación fiscal y la protección de la salud pública y el medio ambiente, entre otros.

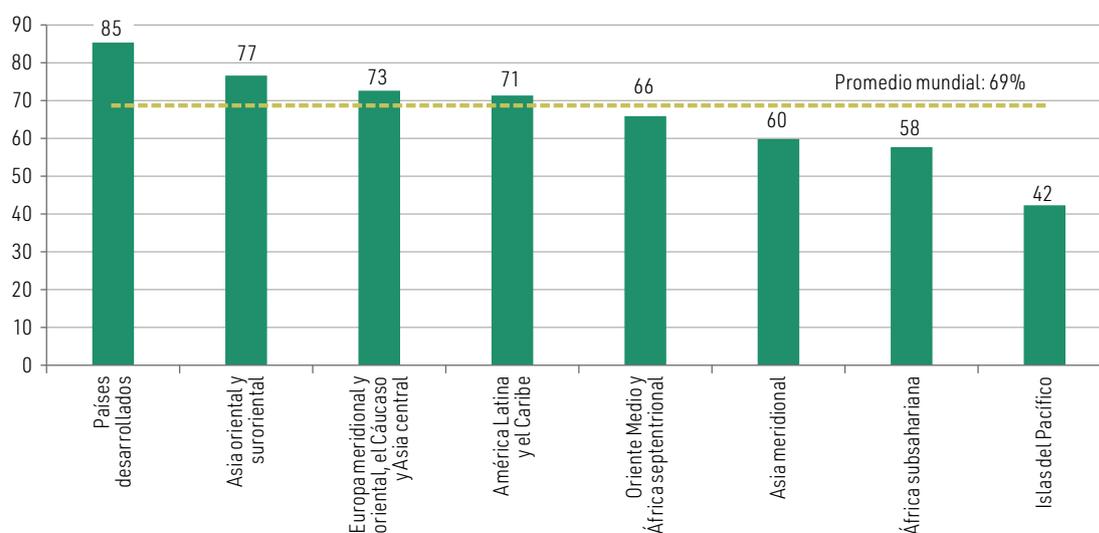
Desde 2015, las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas realizan conjuntamente la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible. Su núcleo se compone de 31 medidas, clasificadas en seis categorías: transparencia, formalidades, arreglos institucionales y cooperación, facilitación del tránsito, comercio sin papel, y comercio transfronterizo sin papel. En su última edición, realizada en el primer semestre de 2023, participaron 163 países (26 de ellos de América Latina y el Caribe). La región alcanzó una tasa de implementación promedio del 71%, levemente superior al promedio mundial, aunque con una gran dispersión en los resultados por país. De los 11 países cuyos puntajes se ubican bajo la media regional, 8 pertenecen al Caribe (véase el gráfico 11).

Gráfico 11

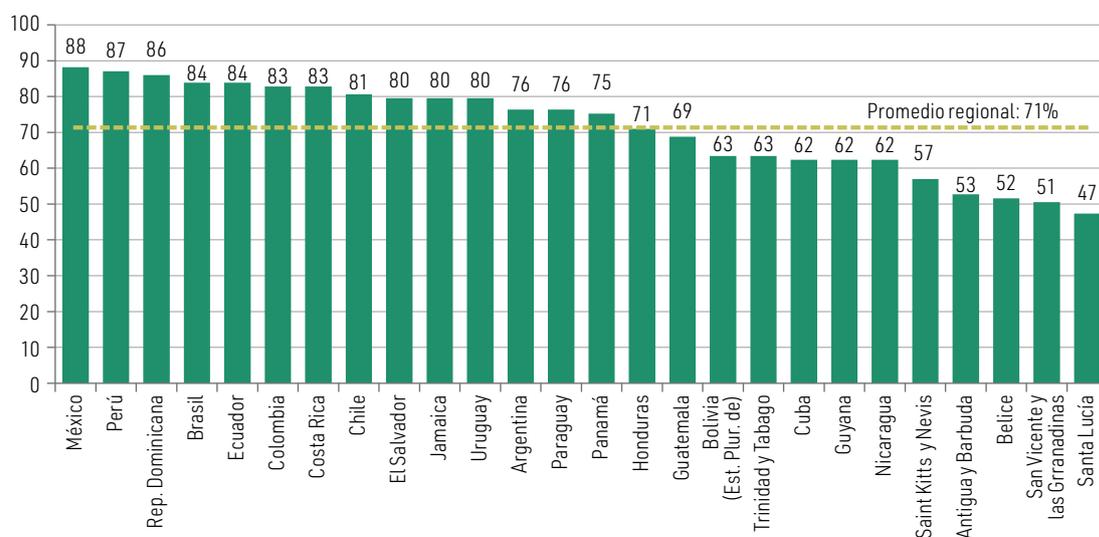
Resultados de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible de 2023

(En porcentajes del máximo puntaje posible)

A. Por regiones del mundo



B. Por países de América Latina y el Caribe



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, 2023.

Los países de la región presentan tasas promedio de implementación iguales o superiores al 80% en 18 de las 31 medidas principales de la Encuesta Mundial. En general, su peor desempeño se registra en materia de digitalización del comercio (véase el cuadro 1). Para avanzar en este aspecto, resulta crucial acelerar la implementación e interoperabilidad de las ventanillas únicas electrónicas de comercio exterior (véase el gráfico 12). Cabe señalar que la implementación de las ventanillas reviste una alta complejidad en términos de requisitos financieros, tecnológicos y de coordinación interinstitucional. Por ello, la asistencia técnica y financiera internacional será importante para apoyar a los países de la región que aún no han puesto en aplicación dicho instrumento.

Cuadro 1

América Latina y el Caribe (26 países)^a: medidas con las mayores y menores tasas de implementación en la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible de 2023 (En porcentajes)

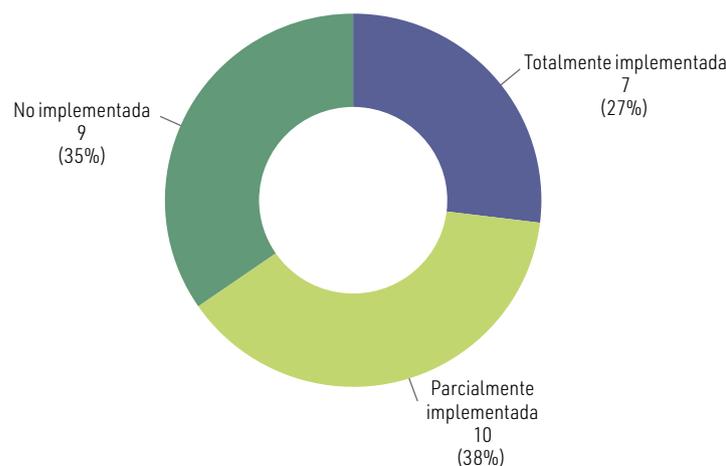
Categoría	Medidas más implementadas	Porcentaje	Medidas menos implementadas	Porcentaje
Transparencia	Consulta a actores interesados sobre proyectos de regulación	86	Resoluciones anticipadas sobre clasificación arancelaria y origen	69
	Publicación de regulaciones comerciales en Internet	82	Procedimientos independientes de revisión de decisiones de aduanas	69
Formalidades	Auditoría posterior al despacho aduanero	92	Facilidades para operadores económicos autorizados	80
	Gestión del riesgo	87	Establecimiento y publicación de plazos medios de levante de las mercancías	67
	Tramitación previa a la llegada de las mercancías			
Aceptación de copias				
Arreglos institucionales y cooperación	Establecimiento de comités nacionales de facilitación del comercio	92	Alineación de procedimientos y formalidades con países vecinos en los cruces fronterizos	61
	Cooperación entre organismos de control fronterizo	87	Delegación de controles fronterizos a aduanas por parte de otros organismos de control	10
Comercio sin papel	Sistema aduanero automatizado	97	Solicitud y emisión electrónica de certificados de origen preferenciales	47
	Conexión a Internet disponible para todas las aduanas y otras agencias de control del comercio en los cruces fronterizos	89	Solicitud electrónica de reintegro de pagos aduaneros	41
	Envío electrónico de manifiestos de carga aérea			
Comercio transfronterizo sin papel	Legislación sobre transacciones electrónicas	86	Intercambio electrónico de certificados zoonosanitarios y fitosanitarios	46
	Emisión de certificados digitales por entidades autorizadas	67	Intercambio electrónico de declaraciones aduaneras	42

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, 2023.

^a Antigua y Barbuda, Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Trinidad y Tabago y Uruguay.

Gráfico 12

América Latina y el Caribe (26 países)^a: estado de implementación de la ventanilla única electrónica de comercio exterior, mayo de 2023 (Número de países y porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, 2023.

^a Antigua y Barbuda, Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Trinidad y Tabago y Uruguay.

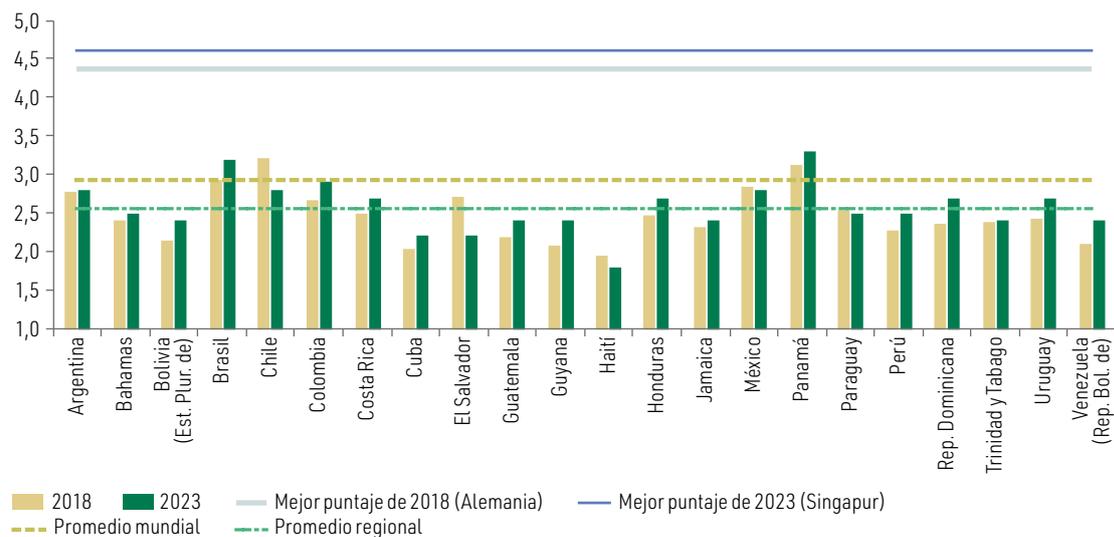
Para maximizar el impacto de la facilitación del comercio es esencial la coordinación entre los países de la región. En los últimos años ha habido avances en este sentido, como los acuerdos de reconocimiento mutuo de los mecanismos de operador económico autorizado y el creciente intercambio electrónico de certificados de origen y fitosanitarios, entre otros documentos. La intensificación de estos esfuerzos debería ser una prioridad en los próximos años.

Los costos del comercio también están determinados en gran medida por los costos de transporte, que, en gran medida, dependen a su vez de la infraestructura existente. Esta abarca no solo las instalaciones en puertos, aeropuertos, pasos fronterizos y vías internacionales, sino también la infraestructura de transporte interna y la disponibilidad de servicios logísticos de calidad a costos competitivos. Al respecto, la región presenta importantes carencias (véase el gráfico 13).

Gráfico 13

América Latina y el Caribe (22 países): calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte del índice de desempeño logístico, 2018 y 2023

(1: muy baja a 5: muy alta)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de J.-F. Arvis y otros, *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy*, Washington, D.C., Banco Mundial, 2018, y J.-F. Arvis y otros, *Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in the Global Economy*, Washington, D.C., Banco Mundial, 2023.

Nota: Los promedios mundiales y regionales corresponden a 2023.

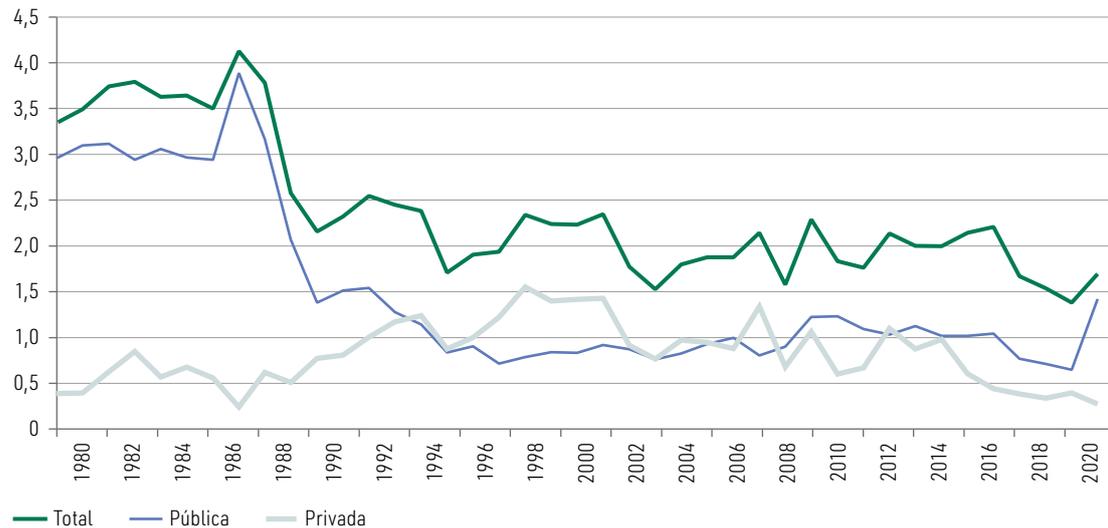
En la región, la inversión total en infraestructura ha mostrado una contracción sostenida desde su punto más alto en la década de 1980, cuando alcanzó el 4,1% del PIB (véase el gráfico 14). El exiguu crecimiento económico en la última década, que promedió un 0,7% anual entre 2014 y 2022, se ha traducido en niveles reducidos de inversión pública y, por ende, en un acervo de infraestructura insuficiente para dinamizar el crecimiento y promover el desarrollo productivo. Actualmente la inversión total en infraestructura (pública y privada) ronda el 2% del PIB, en circunstancias de que diversos estudios sugieren que la región debería destinar anualmente entre el 5% y el 8% del PIB a la provisión de servicios de infraestructura.

Los países de la región deben avanzar progresivamente en la superación de las carencias en materia de infraestructura que han quedado de manifiesto por diversos indicadores internacionales y que limitan sus perspectivas de desarrollo. Ello implica no solo aumentar el acervo regional de infraestructura, sino también destinar recursos adecuados al mantenimiento y reparación de la infraestructura existente,

mejorar los marcos técnicos y regulatorios, y prepararse para los desafíos del cambio climático y los fenómenos extremos que lo acompañan. Sin embargo, aumentar los montos destinados a la inversión en infraestructura plantea un gran desafío en el contexto de estrechez fiscal que enfrentan la mayoría de los países de la región. Es preciso, entonces, explorar distintas opciones innovadoras de financiamiento, entre las que se destacan las vinculadas al desarrollo de infraestructuras verdes.

Gráfico 14

América Latina (6 países)^a: inversión en infraestructura por sector, público y privado, 1980-2020
(En porcentajes del PIB)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Infralata, "Inversión Pública en Infraestructura Económica" [en línea] <http://infralata.info/>; C. Calderón y L. Servén, "The effects of infrastructure development on growth and income distribution", Policy Research Working Papers, N° 3400, Washington, D.C., Banco Mundial, 2004, y Banco Mundial, Private Participation in Infrastructure (PPI) Database [en línea] <http://ppi.worldbank.org>.

Nota: Se incluyen inversiones en transporte (carreteras y líneas férreas), electricidad, telecomunicaciones y agua y saneamiento. Los datos son promedios ponderados de 1980 a 2014 de los siguientes países: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México y Perú. La inversión privada de 2015 en adelante solo incluye a la Argentina, el Brasil, Colombia, México y el Perú. No se incluyen datos sobre concesiones o inversiones público-privadas.

^a Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México y Perú.

Históricamente, los países de la región han privilegiado el desarrollo del transporte carretero: a él correspondió, en promedio, el 85% de la carga transportada en el trienio 2019-2021. Sin embargo, la multimodalidad tiene un gran potencial que debe aprovecharse para potenciar las ventajas de cada modo de transporte en un sistema integrado, más eficiente y menos contaminante. Alternativas como el tren, los transbordadores y el transporte fluvial pueden suponer un gran aporte en esta dirección. Un ejemplo promisorio de multimodalidad son los proyectos en curso para desarrollar corredores bioceánicos de integración en América del Sur, que pueden ser particularmente beneficiosos para los países sin litoral de la región.

En suma, la facilitación del comercio exige avanzar simultáneamente en la agilización de los trámites comerciales, en la mejora de la infraestructura de transporte en sus diversos modos, y en la disponibilidad de servicios de transporte y logística de calidad a costos competitivos. En ausencia de avances sustantivos en las tres dimensiones, el impacto de los progresos en cualquiera de ellas se verá necesariamente limitado. Por tal razón, los comités nacionales de facilitación del comercio deberían incluir estos tres aspectos en sus agendas de trabajo, procurando maximizar las sinergias entre ellos.

CAPÍTULO



Factores estructurales y coyunturales debilitan el comercio en el mundo y en la región

- A. El comercio mundial de bienes se contrajo en el primer semestre de 2023, profundizando la desaceleración observada desde 2022
- B. El comercio mundial de servicios muestra un mayor dinamismo que el de bienes, impulsado por la recuperación del turismo
- C. Se observa una gradual normalización del transporte marítimo mundial después de tres años de perturbaciones
- D. En la región, el comercio de bienes se contrae y el de servicios se desacelera

Bibliografía

Anexo I.A1

Anexo I.A2

Anexo I.A3

Anexo I.A4

Anexo I.A5

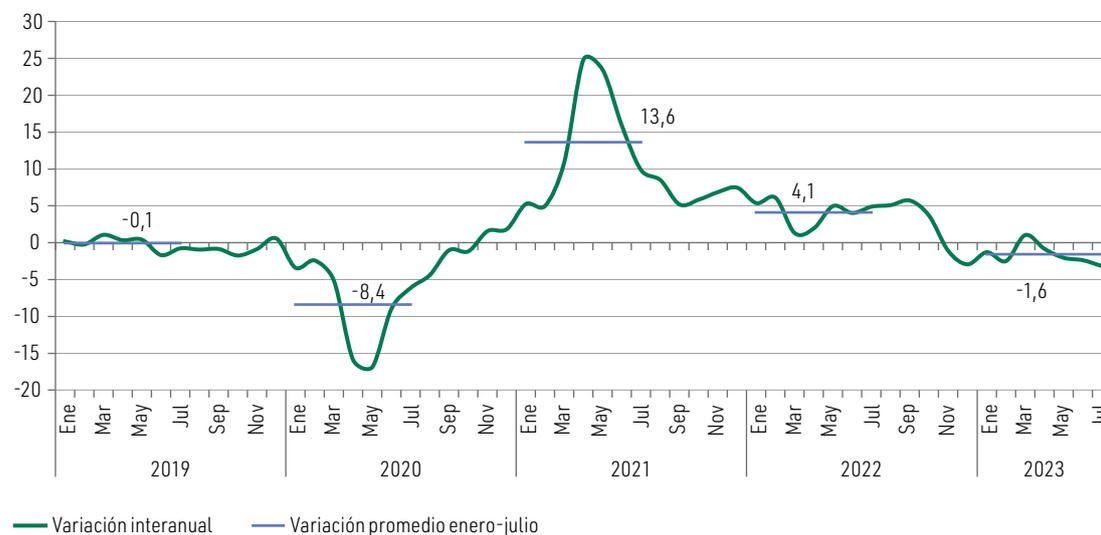
A. El comercio mundial de bienes se contrajo en el primer semestre de 2023, profundizando la desaceleración observada desde 2022

El estallido de la guerra en Ucrania en febrero de 2022 ocasionó fuertes alzas en los precios de los alimentos, el petróleo y otros hidrocarburos, y los fertilizantes. Ellas se sumaron a las presiones inflacionarias que ya habían comenzado a observarse en 2021, debido a las perturbaciones que la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) causó en las cadenas mundiales de suministro y a la liquidez generada por los programas de estímulo fiscal y monetario aplicados por numerosos países. En respuesta, tanto en los países desarrollados como en varios países en desarrollo los bancos centrales fijaron alzas sucesivas de las tasas de interés de política monetaria, con el consecuente freno de la actividad económica. Por otra parte, China mantuvo hasta diciembre de 2022 una estricta política de “COVID cero”, que contribuyó a una abrupta desaceleración de su economía (CEPAL, 2023a). Así, en un contexto caracterizado por una menor demanda, el volumen del comercio mundial de bienes creció solo un 2,7% en 2022, lo que representa una marcada desaceleración tras la expansión del 9,4% registrada en 2021.

En abril de 2023, la Organización Mundial del Comercio (OMC) proyectó para ese año una expansión del volumen del comercio mundial de bienes del 1,7% (OMC, 2023a). Sin embargo, entre enero y julio dicho volumen se desaceleró a un ritmo mayor de lo previsto, al disminuir un 1,6% respecto de igual período de 2022 (véase el gráfico I.1). De hecho, en julio se contrajo a una tasa interanual del 3,2%, lo que fue su mayor caída en términos porcentuales desde agosto de 2020, en los primeros meses de la pandemia. En este contexto, en octubre la OMC revisó su proyección de crecimiento del comercio mundial de bienes para 2023 a solo un 0,8%, al mismo tiempo que para 2024 se prevé una mayor expansión (3,3%) (OMC, 2023d).

Gráfico I.1

Variación interanual del volumen del comercio mundial de bienes, enero de 2019 a julio de 2023
(En porcentajes)



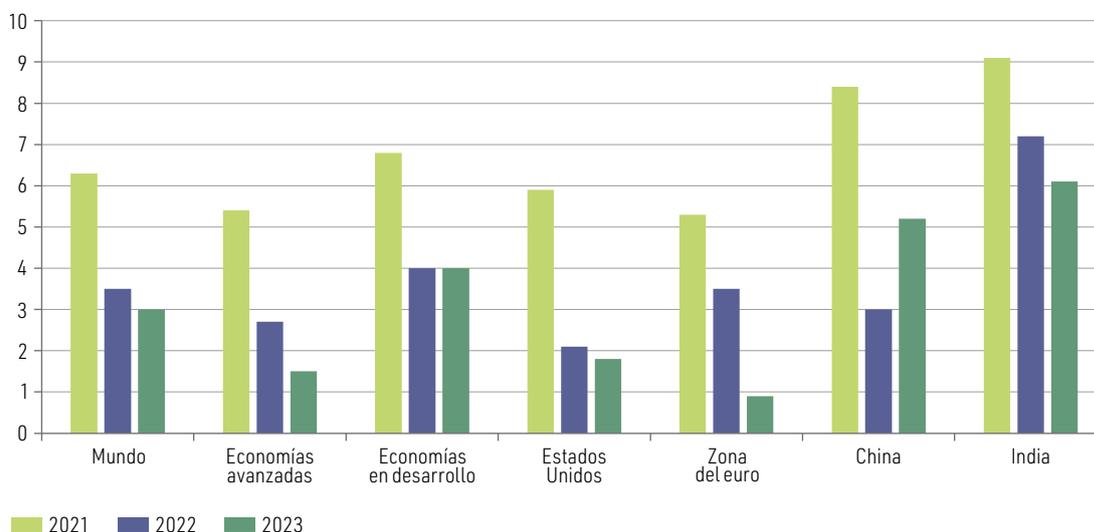
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis (CPB), World Trade Monitor Database [en línea] <https://www.cpb.nl/en/world-trade-monitor-july-2023>.

La debilidad del comercio mundial en 2023 es concordante con la menor expansión proyectada del producto mundial respecto de 2022, que sería especialmente notoria en las economías avanzadas (véase el gráfico I.2). En los Estados Unidos y Europa, la desaceleración refleja en parte la debilidad del

consumo privado, dada la alta inflación y el persistente impacto de las políticas monetarias contractivas en la actividad económica. Si bien los precios de las materias primas han presentado una importante disminución desde los niveles máximos alcanzados a mediados de 2022 (véase el gráfico I.3), la caída de la inflación subyacente en los Estados Unidos, la Unión Europea y el Reino Unido ha sido más lenta que la de la inflación total (véase el gráfico I.4). Por tal razón, la política monetaria en las principales economías desarrolladas continúa en su fase contractiva y no es posible anticipar aún el término del ciclo de alzas de las tasas de interés de política monetaria (CEPAL, 2023b; FMI, 2023).

Gráfico I.2

Mundo y agrupaciones y países seleccionados: variación anual del PIB en 2021 y 2022 y proyección para 2023
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Fondo Monetario Internacional (FMI), World Economic Outlook Update: Near-term Resilience, Persistent Challenges, Washington, D. C., julio de 2023.

Gráfico I.3

Índice de precios de las materias primas, enero de 2015 a agosto de 2023
(Índice, 2010=100)^a



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Banco Mundial, "Commodity Markets" [en línea] <https://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets>.

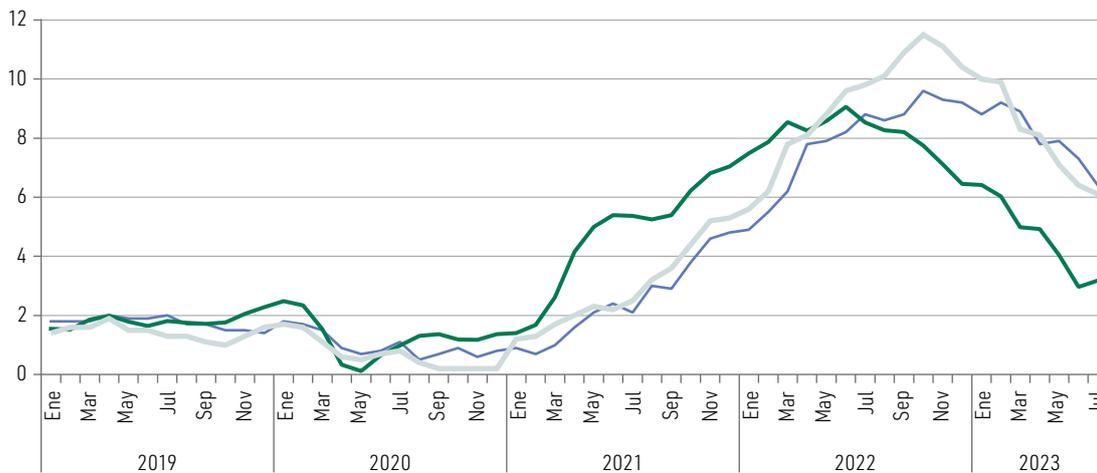
^a Índice basado en los precios en dólares corrientes de las distintas materias primas.

Gráfico I.4

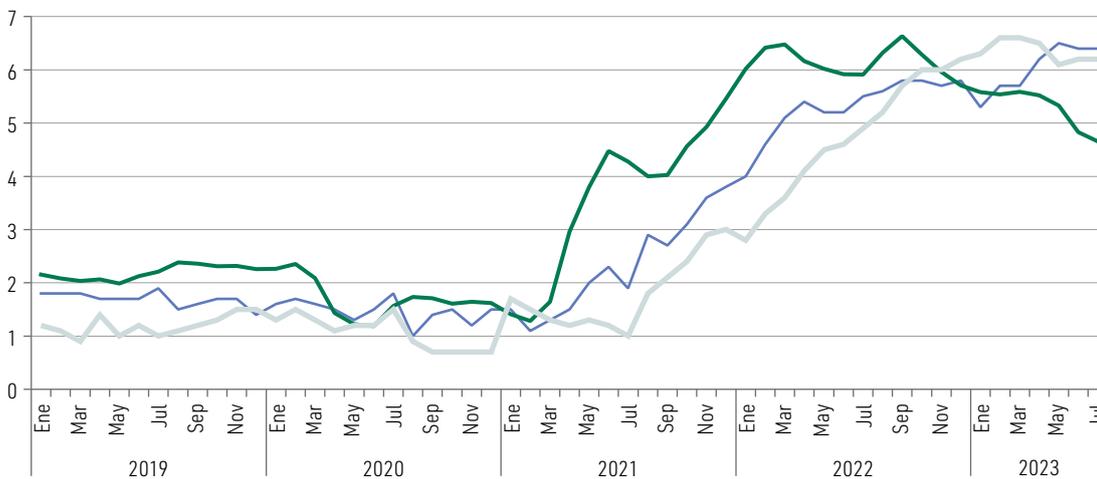
Estados Unidos, Reino Unido y Unión Europea: variación interanual del índice de precios al consumidor, enero de 2019 a julio de 2023

(En porcentajes)

A. Incluidos la energía y los alimentos



B. Excluidos la energía y los alimentos



— Estados Unidos — Reino Unido — Unión Europea

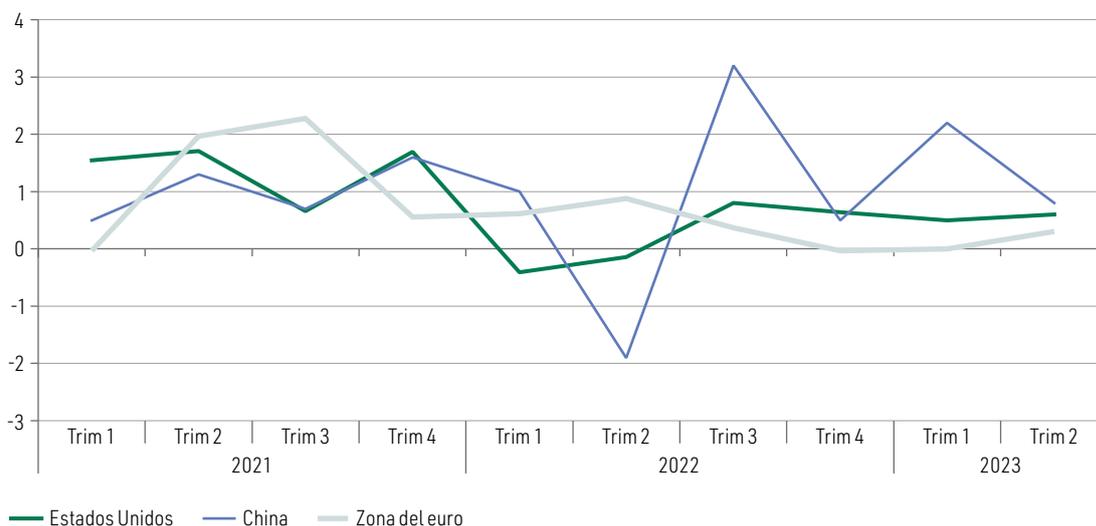
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), "Inflation (CPI)", OECD Data [base de datos en línea] <https://data.oecd.org/price/inflation-cpi.htm>.

Por otra parte, la recuperación de la economía china tras su reapertura ha sido más débil que lo esperado y se observó una marcada desaceleración en el segundo trimestre de 2023 (véase el gráfico I.5). Ello se explica por una combinación de factores, entre los que se destacan la crisis por la que atraviesa su sector inmobiliario (que impacta negativamente en los ingresos de los gobiernos locales y el consumo de los hogares), el bajo crecimiento de varios de sus principales socios comerciales (que repercute negativamente en las exportaciones), el alto desempleo entre los jóvenes y las crecientes barreras al comercio y la inversión extranjera con los Estados Unidos (Lardy, 2023; Reuters, 2023). En respuesta, las autoridades chinas han tomado diversas medidas para estimular el crecimiento, entre ellas la reducción por parte del banco central del coeficiente de reservas obligatorias aplicable a los bancos

comerciales. En agosto se observaron algunos indicios de recuperación: la producción industrial y las ventas minoristas se expandieron a tasas interanuales del 4,5% y el 4,6%, respectivamente, superiores a las registradas en julio (del 3,7% y el 2,5%, respectivamente) (Oficina Nacional de Estadística de China, 2023). Sin embargo, la debilidad del sector inmobiliario se mantiene, poniendo en duda la meta de crecimiento del PIB del 5% fijada para 2023 (Financial Times, 2023).

Gráfico I.5

China, Estados Unidos y zona del euro: variación del PIB respecto del trimestre anterior, primer trimestre de 2021 a segundo trimestre de 2023
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), "Quarterly GDP", OECD Data [base de datos en línea] <https://data.oecd.org/gdp/quarterly-gdp.htm>.

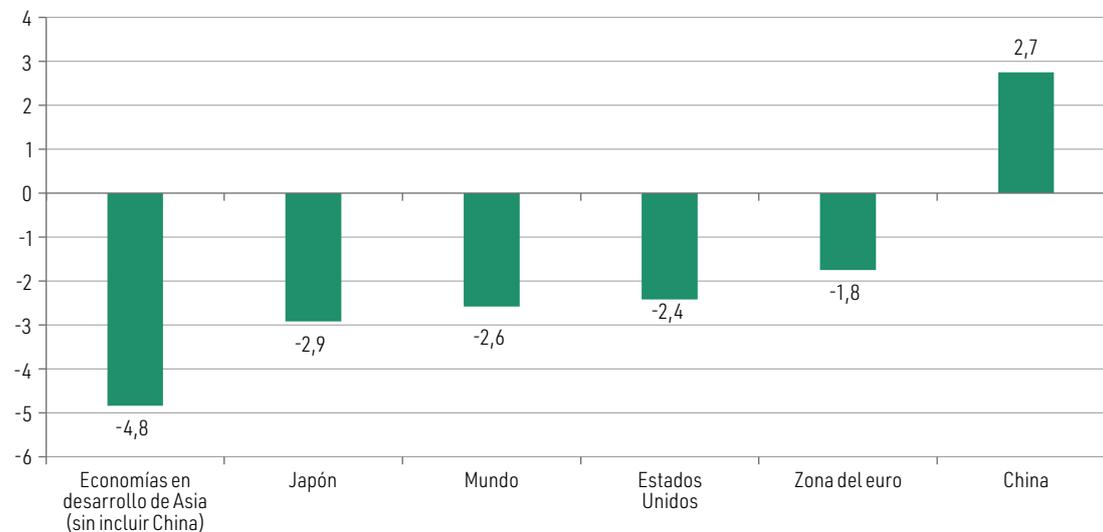
La debilidad del comercio mundial se corrobora al observar el desempeño de las importaciones de bienes de las principales economías. En los primeros siete meses de 2023, el volumen de las importaciones de los Estados Unidos, la zona del euro, el Japón y las economías en desarrollo de Asia (sin incluir China) presentó una caída interanual, mientras que solo el de China registró un aumento (véase el gráfico I.6). En términos de valor, se destacan las fuertes caídas de las importaciones de los Estados Unidos y la Unión Europea desde China en el primer semestre de 2022. Ello a su vez ha repercutido en una notoria contracción de las exportaciones del Japón a China, debido a que estas consisten en gran parte en componentes (principalmente para las industrias electrónica y automotriz) que se incorporan en las exportaciones de bienes finales a los Estados Unidos y Europa (véase el gráfico I.7).

La evolución mensual de las importaciones de bienes de las principales economías mundiales según grandes categorías económicas revela un notorio deterioro en los segmentos de bienes intermedios y de capital (véase el gráfico I.8). Cabe destacar la evolución negativa de las importaciones chinas de bienes de capital, que cayeron a tasas interanuales de dos dígitos durante la mayor parte de 2022, período en que estuvo vigente la política de "COVID cero". Pese a haber registrado una cierta recuperación tras la reapertura de esa economía en diciembre de 2022, las importaciones de bienes de capital de China seguían mostrando hasta junio de 2023 tasas de variación negativas, de entre un -4% y un -6%.

Gráfico I.6

Mundo y países y agrupaciones seleccionados: variación interanual del volumen de las importaciones de bienes, enero-julio de 2023

(En porcentajes)

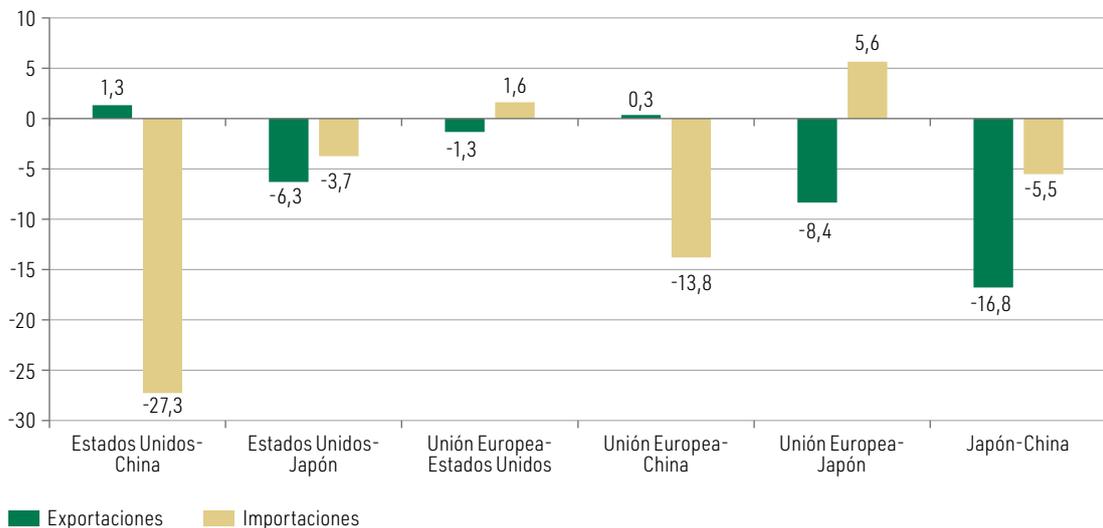


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis (CPB), World Trade Monitor Database [en línea] <https://www.cpb.nl/en/world-trade-monitor-july-2023>.

Gráfico I.7

China, Japón, los Estados Unidos y la Unión Europea: variación interanual del valor del comercio de bienes, enero-junio de 2023

(En porcentajes)



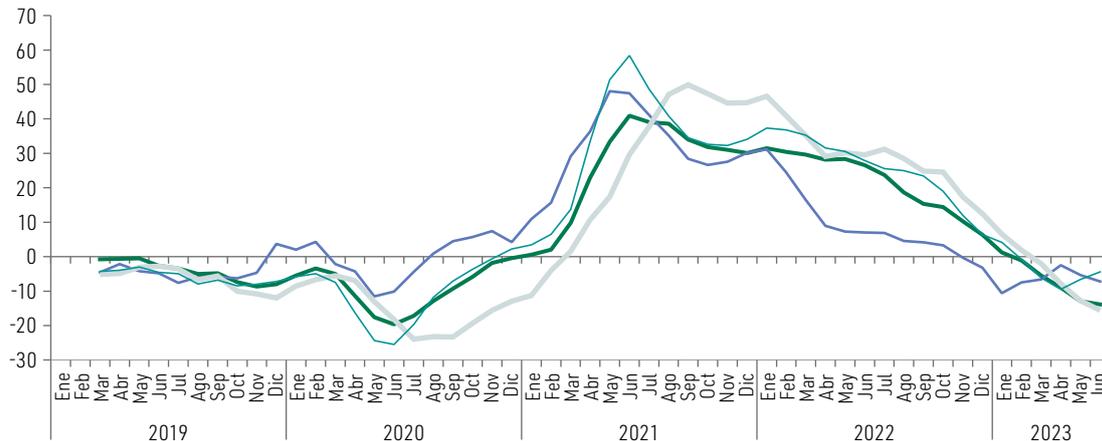
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/>.

Gráfico I.8

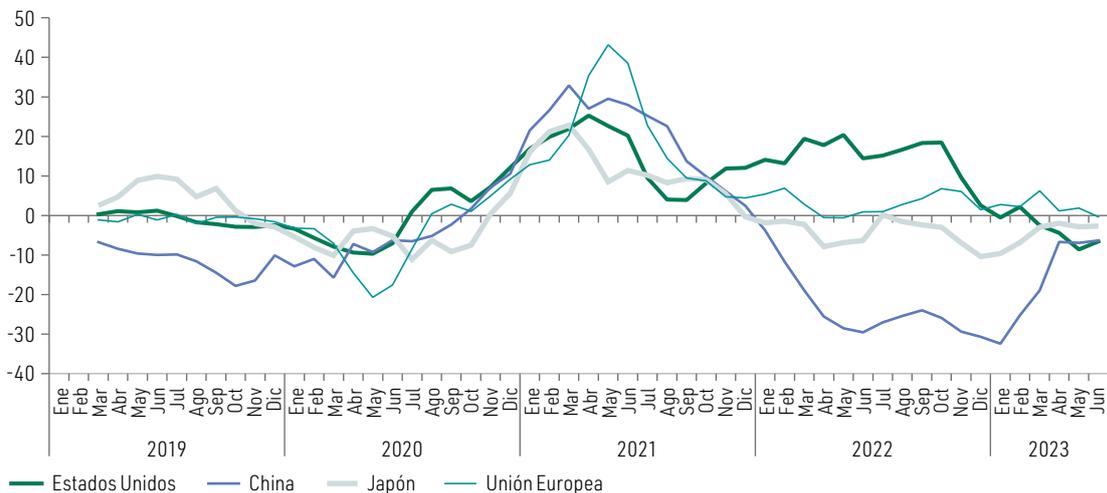
China, Estados Unidos, Japón y Unión Europea: variación interanual del valor de las importaciones de bienes intermedios y de capital, marzo de 2019 a junio de 2023^a

(En porcentajes)

A. Bienes intermedios



B. Bienes de capital



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos de Departamento de Comercio de los Estados Unidos; Comisión Europea, Eurostat; Centro de Comercio Internacional (ITC), y Administración General de Aduanas de China.

^a Las tasas de variación fueron calculadas sobre la base de promedios móviles de tres meses.

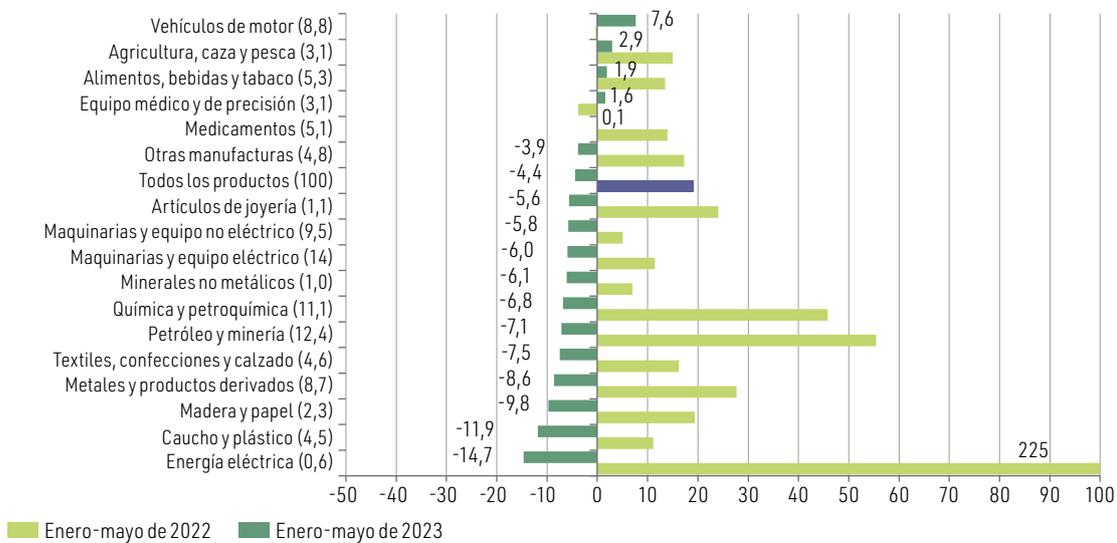
Al examinar la evolución de las importaciones de bienes de 55 economías entre enero y mayo de 2023, agregadas por grandes sectores económicos, se constata que solo las de unos pocos sectores mostraron una variación positiva: vehículos y sus partes; agricultura, ganadería, caza y pesca; alimentos, bebidas y tabaco, y equipo médico y productos farmacéuticos. Las importaciones de todos los demás sectores mostraron caídas interanuales de entre un 4% y un 15% (véase el gráfico I.9).

Además de la debilidad de la demanda en las principales economías, un factor que genera perturbaciones en el comercio mundial es la tendencia observada desde alrededor de 2018 hacia una importancia creciente de las consideraciones geopolíticas en la organización de las cadenas mundiales de suministro (OMC, 2023c). Tanto la Unión Europea como los Estados Unidos están implementando políticas industriales orientadas a reducir su dependencia de las importaciones en industrias estratégicas, como las vinculadas a los semiconductores, las baterías eléctricas, los

minerales y materiales críticos, y los medicamentos. En los Estados Unidos, entraron en vigor en agosto de 2022 la Ley sobre Ciencia y Creación de Incentivos Útiles para Producir Semiconductores (CHIPS and Science Act) y la Ley de Reducción de la Inflación, en las que se establecen importantes incentivos a la producción local de microprocesadores y vehículos eléctricos, entre otros productos. Asimismo, el Gobierno estadounidense está promoviendo activamente estrategias de deslocalización cercana (*nearshoring*) y localización en países considerados “amigos” (*friend-shoring*). A ello se suma la imposición de varias medidas orientadas a dificultar el acceso de China a microprocesadores avanzados y otras tecnologías (Olson, 2023; Chorzempa, 2023).

Gráfico I.9

Economías seleccionadas (55 países)^a: variación interanual del valor de las importaciones de bienes, por sector económico, enero a mayo de 2022 y de 2023 (En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos de Departamento de Comercio de los Estados Unidos; Comisión Europea, Eurostat; Centro de Comercio Internacional (ITC); Administración General de Aduanas de China, y otras fuentes oficiales.

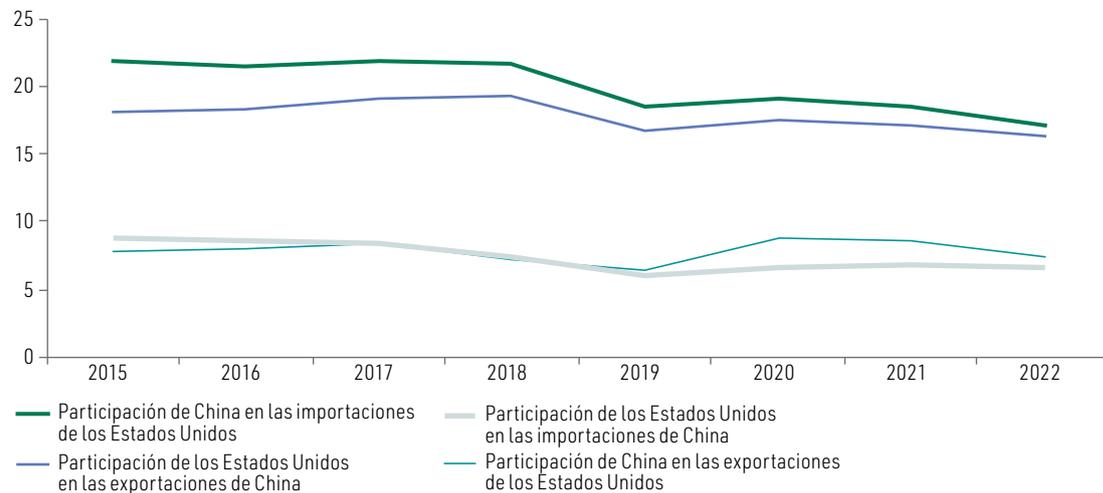
Nota: Las cifras entre paréntesis corresponden al peso de cada sector en las importaciones mundiales de bienes en 2022.
^a Los 55 países son los 27 miembros de la Unión Europea, Australia, Bosnia y Herzegovina, el Canadá, China, los Estados Unidos, Georgia, India, Indonesia, el Japón, Malasia, Noruega, Nueva Zelanda, el Reino Unido, la República de Corea, Serbia, Sudáfrica, Suiza, Tailandia, Türkiye, y 9 países de América Latina (Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, México, Perú, Paraguay y República Dominicana).

La acumulación de restricciones al comercio y (más recientemente) a la inversión extranjera entre los Estados Unidos y China desde 2018 se ha traducido en menores niveles de interdependencia comercial directa entre ambas economías. En particular, la participación de China en las importaciones de los Estados Unidos, que alcanzó su máximo histórico en 2017 (21,9%), cayó al 17,1% en 2022 (véase el gráfico I.10) y en el primer semestre de 2023 fue de solo el 13,6%. Sobre la base de un análisis de flujos comerciales e inversión extranjera directa (IED) (incluidos anuncios de inversión en nuevos proyectos (*greenfield*)), Alfaro y Chor (2023) sostienen que está en curso una marcada reconfiguración de las cadenas de suministro de los Estados Unidos desde China hacia otras economías en desarrollo, principalmente México y, en menor medida, Viet Nam. Utar, Torres Ruiz y Cerebros Zurita (2023) llegan a similares conclusiones en lo referente a México. De hecho, en febrero de 2023 este país desplazó a China como el principal origen de las importaciones de los Estados Unidos (véase el gráfico I.11)

Gráfico I.10

Comercio de bienes entre China y los Estados Unidos, 2015-2022

(En porcentajes del valor del comercio total de bienes de cada país)

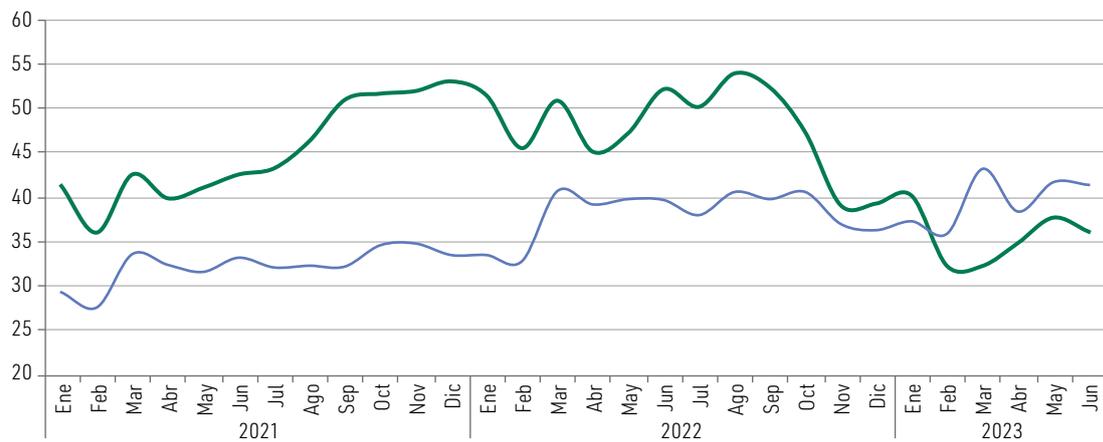


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/>.

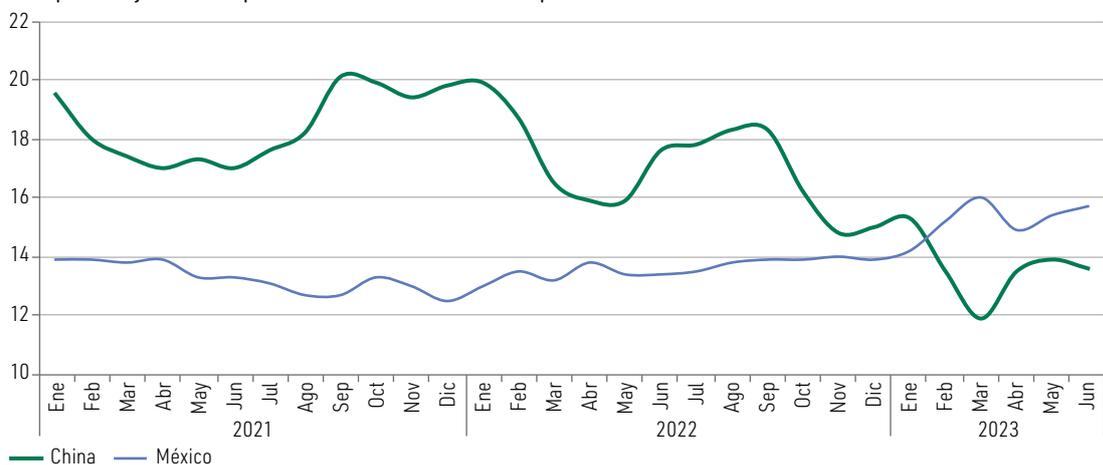
Gráfico I.11

Estados Unidos: importaciones de bienes desde China y México, enero de 2021 a junio de 2023

A. En miles de millones de dólares



B. En porcentajes de las importaciones totales de bienes del país

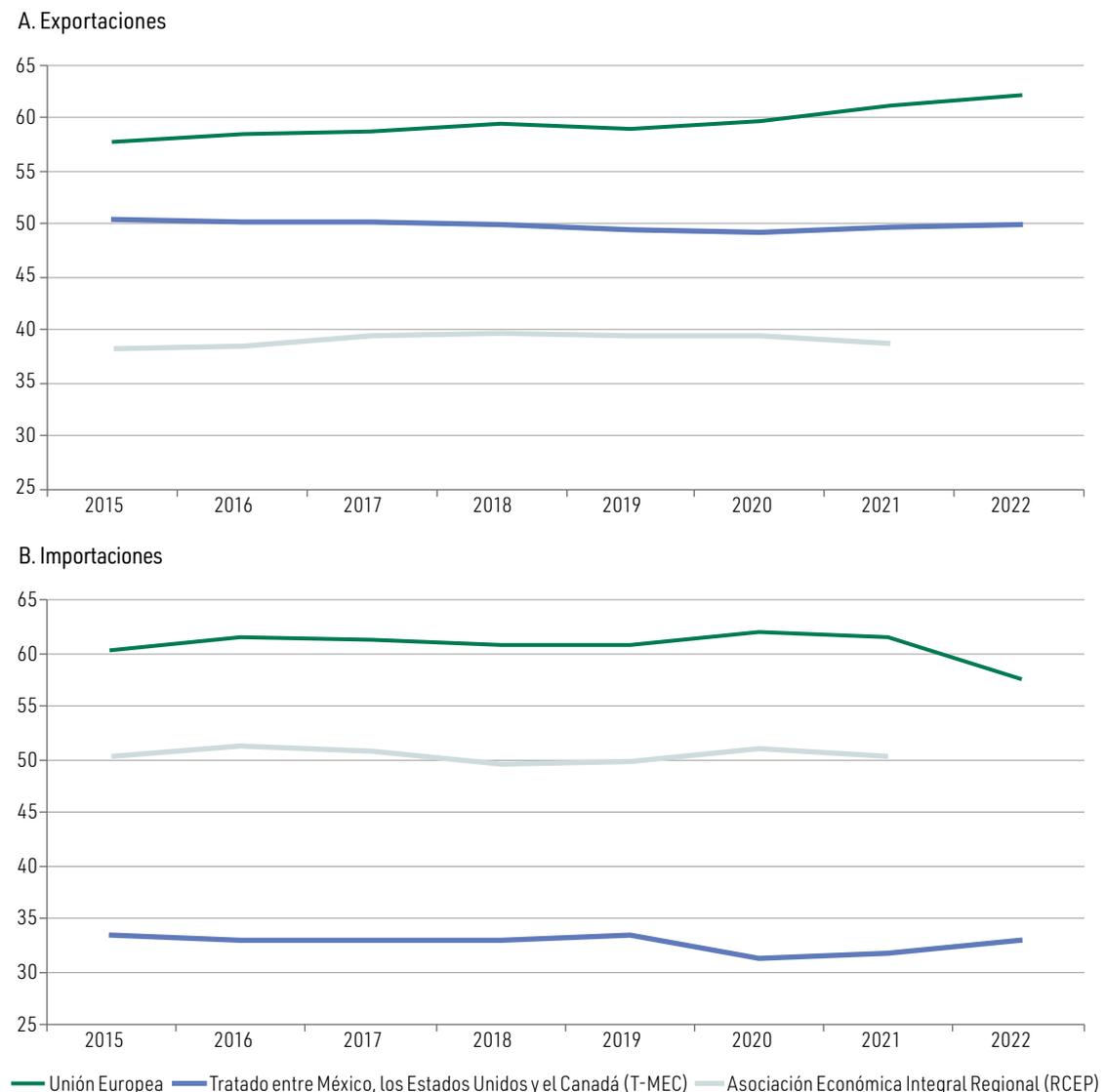


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/>.

En el complejo contexto geopolítico actual, diversos analistas han planteado su preocupación por la posible fragmentación de la economía mundial en varios bloques conformados políticamente, lo que podría incluso redundar en una contracción del comercio mundial (OMC, 2022 y 2023c; Góes y Bekkers, 2022; Aiyar y otros, 2023; Campos y otros, 2023). Sin embargo, los escenarios de este tipo están sujetos a una gran incertidumbre. En el corto y mediano plazo, los esfuerzos de algunas de las principales economías mundiales por acortar sus cadenas de suministro deberían reflejarse, en el caso de los principales acuerdos regionales, en un aumento del peso del comercio dentro de la misma agrupación; es el caso del Tratado entre México, los Estados Unidos y el Canadá (T-MEC) en América del Norte, la Unión Europea y la Asociación Económica Integral Regional (RCEP) en Asia Oriental y Sudoriental. No obstante, hasta ahora no se observan mayores cambios en este sentido en los casos del T-MEC y la RCEP (véase el gráfico I.12).

Gráfico I.12

Agrupaciones de países seleccionadas: participación del comercio dentro de la agrupación en el comercio total de bienes, 2015-2022^a
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/>.

^a No se cuenta con datos de la RCEP para 2022.

En el caso de la Unión Europea, se observan tendencias contrapuestas. La participación de las exportaciones intracomunitarias en las exportaciones totales aumentó alrededor de 3 puntos porcentuales entre 2018 y 2022, lo que apuntaría a una mayor regionalización de su comercio. En contraste, el peso de las importaciones intracomunitarias en las importaciones totales cayó casi 4 puntos porcentuales solo en 2022, aunque esto se debe al fuerte aumento de los precios de las importaciones de petróleo y gas natural a causa de la guerra en Ucrania. La participación conjunta de los intercambios dentro del T-MEC, la RCEP y la Unión Europea en el comercio mundial de bienes se ha mantenido estable desde 2015, en torno al 37% en el caso de las exportaciones y del 47% en el de las importaciones.

Cabe notar que la deslocalización de la producción suele entrañar elevadas inversiones no recuperables, especialmente si se lleva a cabo hacia países que se ubican lejos de la casa matriz. Por lo tanto, las empresas que ya han incurrido en dichos costos serán reacias a emprender procesos de relocalización o de deslocalización cercana, a menos que perciban que las perturbaciones que afectan a las cadenas mundiales de valor son permanentes y de gran magnitud (Antràs, 2020). Este parece ser el caso entre los Estados Unidos y China, transcurridos ya cinco años desde el inicio de las tensiones comerciales entre ambas economías, que solo se han intensificado desde entonces. Así pues, es probable que el impacto de la actual reconfiguración de las cadenas mundiales de suministro en la estructura geográfica de los flujos comerciales y de IED solo se aprecie plenamente en los próximos años.

B. El comercio mundial de servicios muestra un mayor dinamismo que el de bienes, impulsado por la recuperación del turismo

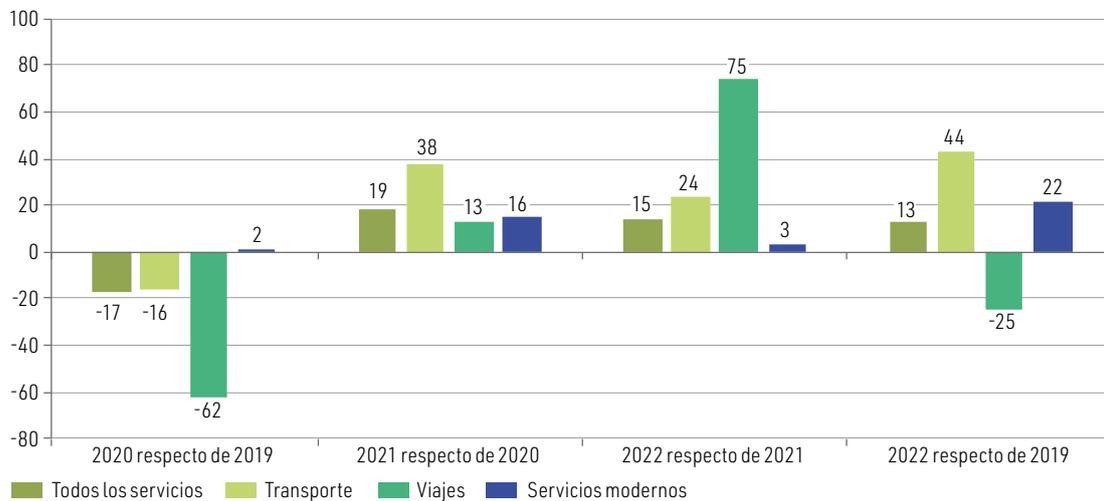
En 2022, el valor de las exportaciones mundiales de servicios aumentó un 15%, incremento liderado por la expansión de un 75% en la categoría de los viajes. Esta representaba una cuarta parte del comercio mundial de servicios antes de la pandemia y su repunte corresponde a una recuperación del turismo internacional como resultado del término de las restricciones a la movilidad en todo el mundo. Aun así, en 2022 su nivel seguía un 25% por debajo del de 2019 (véase el gráfico I.13). La segunda categoría más dinámica en 2022 fue el transporte, que presentó una expansión del 24% respecto de 2021 y del 44% en relación con 2019. Su expansión fue menor que la registrada en 2021 (38%), debido principalmente a la caída de los costos de los fletes y al menor crecimiento del volumen del comercio mundial de bienes. Los servicios modernos facilitados por medios digitales son la categoría del comercio internacional de servicios que presentó el menor crecimiento en 2022 (3%). Los principales proveedores de servicios modernos —la Unión Europea y el Reino Unido, que juntos representan la mitad de las exportaciones mundiales— sufrieron en 2022 una depreciación de sus monedas frente al dólar, lo que repercutió en un menor crecimiento de sus exportaciones expresadas en dicha moneda. El comercio de servicios modernos se vio también negativamente afectado por la desaceleración de la economía mundial en 2022 y por la incertidumbre asociada a la guerra en Ucrania (OMC, 2023b).

A pesar de su bajo crecimiento en 2022, los servicios modernos han sido el segmento más dinámico del comercio mundial de servicios en las últimas dos décadas. El valor de sus exportaciones se multiplicó por cuatro entre 2005 y 2022, con un crecimiento anual promedio del 8,1% (OMC, 2023b). Así, dicha categoría ya representa el 54% de las exportaciones mundiales de servicios. Los servicios empresariales, profesionales y técnicos representaron aproximadamente el 40% de las exportaciones mundiales de servicios modernos en 2022. Las siguientes categorías más relevantes son los servicios informáticos (20%), los servicios financieros (16%) y los servicios relacionados con la propiedad intelectual (12%) (OMC, 2023b).

Después de desacelerarse durante cinco trimestres seguidos (desde el cuarto trimestre de 2021 hasta el cuarto trimestre de 2022), el comercio de servicios de seis de los principales exportadores e importadores mundiales (China, Estados Unidos, India, Japón, Reino Unido y la Unión Europea) registró un repunte en el primer trimestre de 2023 (véase el gráfico I.14). Ello se explica principalmente por una mayor demanda de servicios modernos y viajes.

Gráfico I.13

Variación del valor de las exportaciones mundiales de servicios, por categorías, 2020-2022
(En porcentajes)

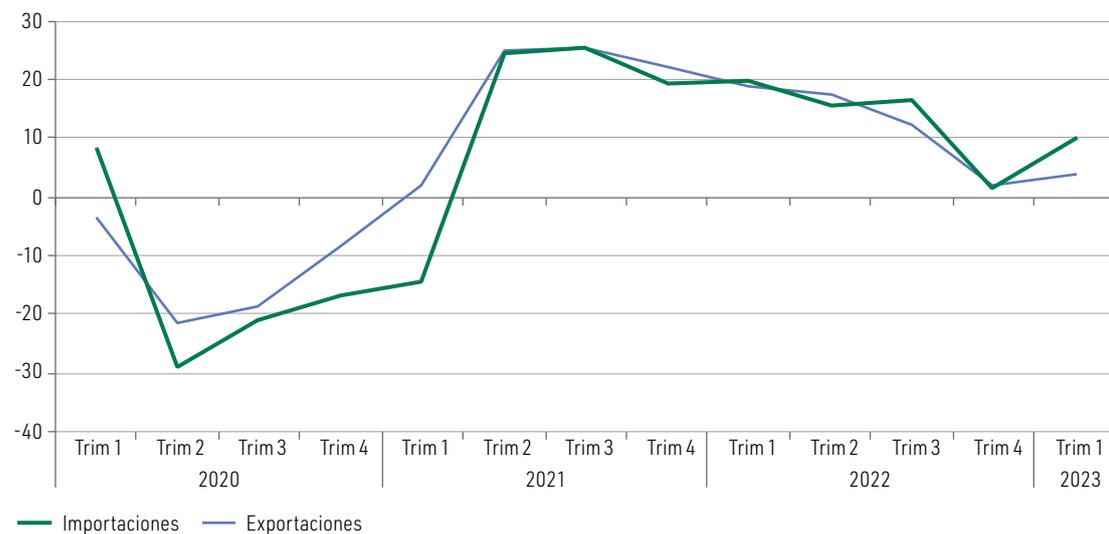


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), UNCTADstat [base de datos en línea] <https://unctadstat.unctad.org/EN/>.

Nota: Como aproximación a los servicios modernos se tomó la categoría "otros servicios", excluidos los servicios de construcción, los servicios personales, culturales y recreativos, y los servicios gubernamentales.

Gráfico I.14

Variación interanual del valor de las exportaciones e importaciones de servicios de los principales exportadores e importadores mundiales, primer trimestre de 2020 a primer trimestre de 2023
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), OECD.Stat [base de datos en línea] <https://stats.oecd.org/>.

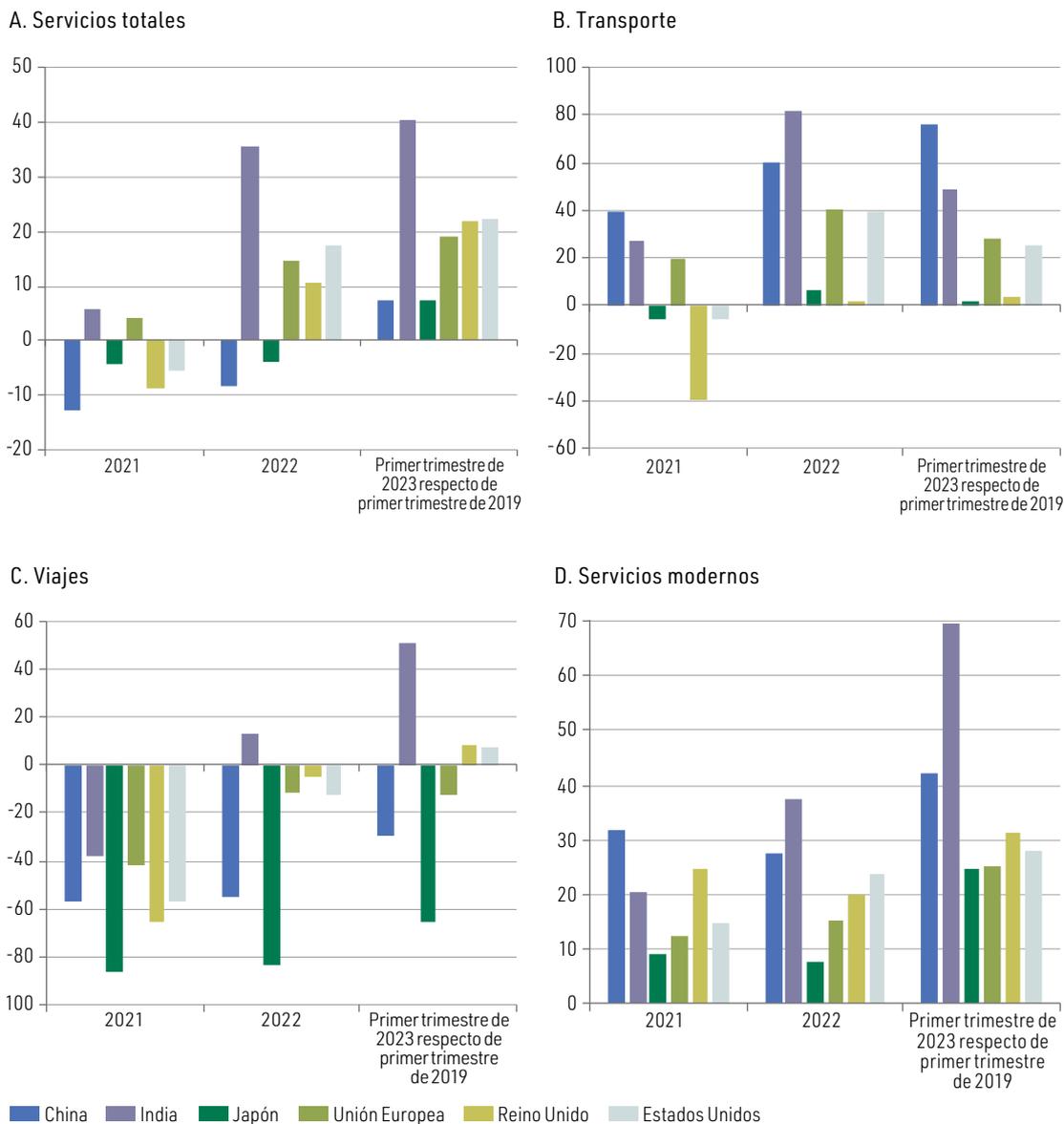
Nota: Incluye información de China, los Estados Unidos, la India, el Japón, el Reino Unido y la Unión Europea.

En el primer trimestre de 2023, las seis principales economías del mundo superaron sus niveles de importaciones de servicios registradas en el mismo período en 2019 (véase el gráfico I.15). En el caso de los viajes, no obstante, China, el Japón y la Unión Europea aún no recuperaron sus niveles de importaciones de servicios de turismo anteriores a la pandemia. Dentro del grupo, la India es el país cuyas importaciones de servicios muestran el mayor crecimiento, sobre todo en las categorías

de viajes y servicios modernos¹. Los Estados Unidos registraron el segundo mayor aumento de sus compras en el exterior de las seis economías en 2022 y el primer trimestre de 2023. Impulsadas por la apreciación global del dólar, las importaciones de viajes fueron las que más crecieron en 2022 en ese país (120%). Las importaciones de servicios de transporte marítimo y financieros también crecieron fuertemente: un 32% y un 10%, respectivamente (USITC, 2023).

Gráfico I.15

Países y agrupaciones seleccionados: variación interanual del valor de las importaciones de servicios por categoría, 2021 y 2022, y primer trimestre de 2023 respecto del mismo período de 2019 (En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Fondo Monetario Internacional (FMI), IMF Data [base de datos en línea] <https://data.imf.org>.

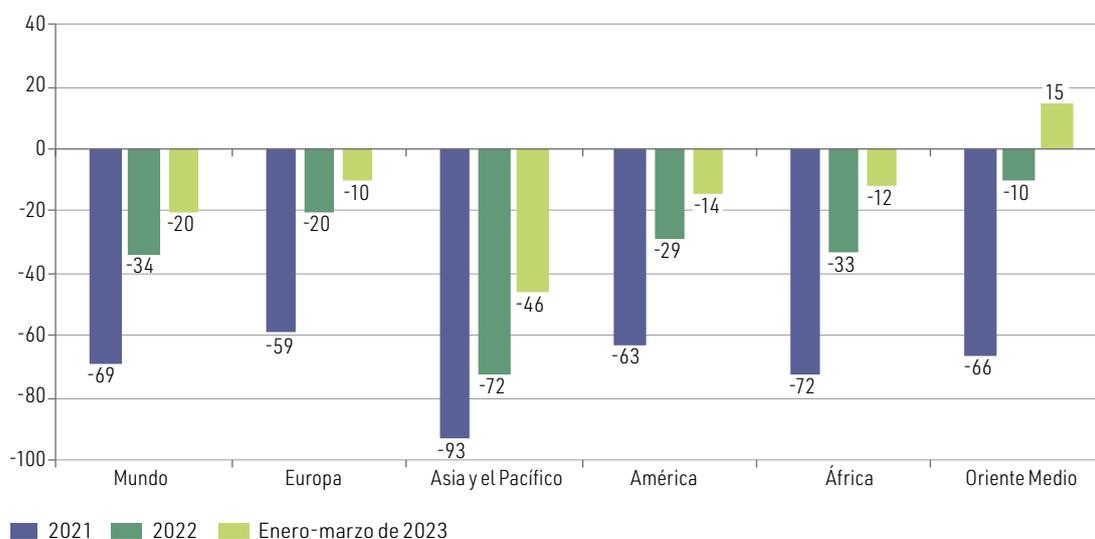
Nota: La Unión Europea, los Estados Unidos, el Reino Unido, China, la India y el Japón representaron el 62% de las importaciones mundiales de servicios en 2022.

¹ Las exportaciones de servicios de la India aumentaron aún más que las importaciones. En el primer trimestre de 2023, alcanzaron un nuevo récord histórico de casi 86.000 millones de dólares. Este país ha diversificado su oferta exportadora, concentrada tradicionalmente en los servicios de informática, hacia nuevos sectores como los servicios de consultoría y de investigación y desarrollo. Se anticipa que las exportaciones de servicios superen a las de bienes en 2025 (Nayak y Acharya, 2023).

A nivel mundial, las llegadas de turistas internacionales aumentaron un 86% durante el primer trimestre de 2023 en comparación con el mismo período del año anterior. Ello se explica principalmente por el mayor número de llegadas internacionales en Europa y Oriente Medio. De este modo, continúa la gradual recuperación del turismo mundial tras las perturbaciones producidas por la pandemia. Sin embargo, la llegada de turistas internacionales en el primer trimestre de 2023 todavía se situó un 20% por debajo del nivel registrado en el mismo trimestre de 2019 (véase el gráfico I.16). La Organización Mundial del Turismo (OMT, 2023a) anticipó resultados positivos para la temporada de verano del hemisferio norte, gracias a una demanda acumulada sólida, la continua mejora de la conectividad aérea y la reciente reapertura de destinos asiáticos clave como China.

Gráfico I.16

Mundo y regiones seleccionadas: variación interanual de las llegadas de turistas internacionales, 2021 y 2022 y enero-marzo de 2023 respecto del mismo período de 2019 (En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Turismo (OMT), UNWTO World Tourism Barometer, vol. 21, N° 2, Madrid.

C. Se observa una gradual normalización del transporte marítimo mundial después de tres años de perturbaciones²

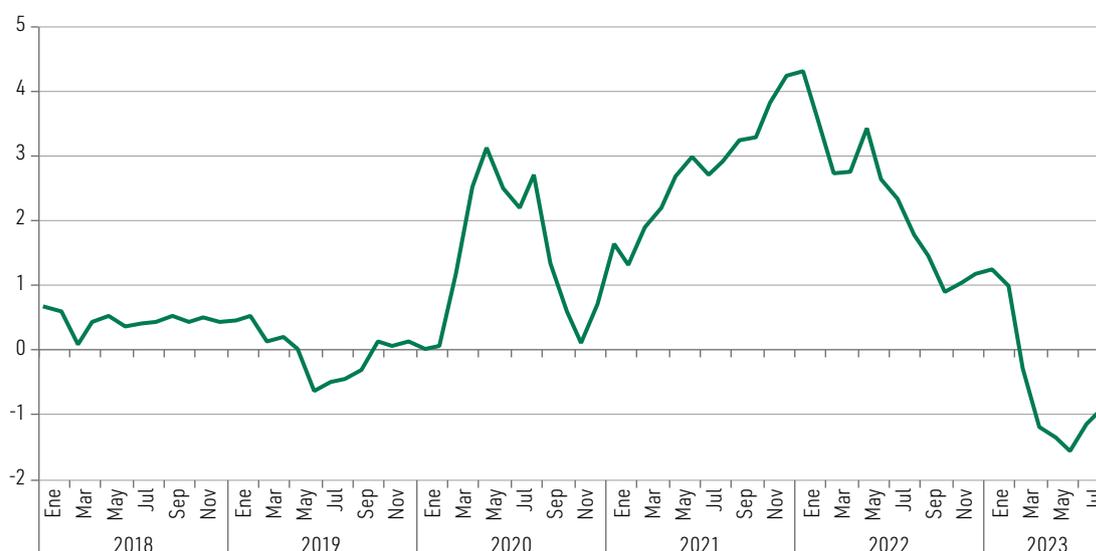
Desde marzo de 2020, las crisis provocadas por la pandemia y, posteriormente, la guerra en Ucrania pusieron de relieve la fragilidad de las cadenas mundiales de suministro. Estas son altamente dependientes del transporte marítimo internacional, que moviliza el 80% del comercio mundial de bienes en términos de volumen y el 70% de su valor. Fueron cuatro los principales factores que generaron cuellos de botella en las cadenas de suministro en el contexto de la pandemia de COVID-19: i) los cierres masivos de actividades para evitar el contagio; ii) la mayor congestión en los puertos; iii) la limitada disponibilidad de contenedores, y iv) la elevada concentración de la industria naviera. Las perturbaciones resultantes no solo impactaron negativamente en la disponibilidad de bienes importados en todo el mundo, sino que también ocasionaron importantes presiones inflacionarias debido a los mayores costos del transporte (CEPAL, 2023a). Más de tres años después del inicio de la pandemia, los principales indicadores del sector marítimo parecen estar retomando los valores observados antes de ella.

² Esta sección se basa en: M. Saade y E. Barleta, "Informe portuario 2022: ¿tras la tempestad llega la calma?", *Boletín FAL*, Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en prensa.

Con el fin de medir el impacto de las interrupciones en las cadenas de suministro sobre las economías, el Banco de la Reserva Federal de Nueva York desarrolló el índice de presión de la cadena mundial de suministro, que combina información sobre los costos de transporte e indicadores del sector manufacturero³. Un nivel de 0 significa que el índice está en su valor medio, mientras que los valores positivos representan cuántas desviaciones estándar tiene el índice por encima de dicho valor (y los valores negativos representan lo opuesto). Como se observa en el gráfico I.17, el inicio de la pandemia generó la primera secuencia de presión sobre las cadenas de suministro. En abril de 2020 el índice alcanzó su valor máximo de ese año (3,2), en un contexto de cierres masivos de fronteras, puertos y aeropuertos. Tras este primer episodio, entre fines de 2020 y fines de 2021 se registró una presión creciente sobre las cadenas mundiales de suministro debido a la fuerte recuperación del comercio mundial de bienes en medio de las restricciones generadas por la pandemia. Después de alcanzar su valor máximo en diciembre de 2021, el índice de presión de la cadena mundial de suministro registró una tendencia decreciente pese al inicio de la guerra en Ucrania, que solo se interrumpió en junio de 2023 ante las huelgas laborales en la costa oeste de los Estados Unidos, los problemas generados por la sequía en el canal de Panamá (véase el recuadro I.1) y la declaración de recesión técnica en la zona del euro, entre los principales factores.

Gráfico I.17

Índice de presión de la cadena mundial de suministro, enero de 2018 a julio de 2023



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos del Banco de la Reserva Federal de Nueva York, 2023.

Otro indicador que refleja las interrupciones de la logística internacional en los últimos años es el que mide la confiabilidad de los servicios marítimos de transporte de contenedores⁴. Como se observa en el gráfico I.18, la fiabilidad respecto de la puntualidad de las llegadas de buques portacontenedores a los puertos alcanzó su valor mínimo en enero de 2022. Desde entonces, en sintonía con una menor presión sobre las cadenas de suministro, presenta una tendencia al alza. Esta solo se interrumpió en junio de 2023 por las mismas razones que explican el aumento del índice de presión de la cadena mundial de suministro.

³ Los costos de transporte se miden empleando datos de los índices Baltic Dry y Harpex, así como índices de costos de flete aéreo de la Oficina de Estadísticas Laborales de los Estados Unidos. El índice de presión de la cadena mundial de suministro también utiliza componentes vinculados con la cadena de suministro procedentes de encuestas del índice de gestores de compras en empresas manufactureras de China, la zona del euro, el Japón, la República de Corea, la Provincia China de Taiwán, el Reino Unido y los Estados Unidos.

⁴ La fiabilidad de los itinerarios marítimos se calcula a través de 34 rutas comerciales diferentes.

Recuadro I.1

El impacto de la sequía en el tráfico por el canal de Panamá

El canal de Panamá, por el que se estima que circula el 14% del comercio mundial, está experimentando los efectos de la grave sequía que vive ese país. De acuerdo con Longley (2023), la profundidad del lago Gatún, el mayor de los lagos que abastecen de agua al canal de Panamá, se redujo al mínimo en los últimos siete años. En 2023, esto ha obligado a los buques a disminuir su carga para así reducir su calado de modo que puedan transitar por el canal. Los barcos están teniendo también un mayor tiempo de espera, que llega a cuatro días en promedio y que en algunos casos alcanza los 20 días.

Según Sánchez (2023), la situación actual podría ocasionar al país una pérdida de hasta 200 millones de dólares en 2023. Asimismo, la reducción de la capacidad para la llegada y la salida de buques a través del canal podría tener un efecto en los precios del transporte marítimo, especialmente entre Asia y la costa este de los Estados Unidos (Sperrfechter y Khan, 2023). Esta situación, a su vez, podría generar presiones inflacionarias.

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de A. Longley, "Cómo la sequía que afecta al canal de Panamá está afectando al comercio global", Bloomberg Línea, 22 de agosto de 2023 [en línea] <https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/panama/la-sequia-que-afecta-al-canal-de-panama-esta-afectando-al-comercio-global>; B. Sánchez, "El elevado costo de la sequía en el Canal de Panamá y su impacto en la industria logística mundial", *Revista InformaBTL*, 30 de agosto de 2023 [en línea] <https://www.informabtl.com/el-elevado-costo-de-la-sequia-en-el-canal-de-panama-y-su-impacto-en-la-industria-logistica-mundial>; K. Sperrfechter y H. Khan, "Panama Canal, Brazil's fiscal framework, Ecuador's vote", Capital Economics, 25 de agosto de 2023 [en línea] <https://www.capitaleconomics.com/publications/latin-america-economics-weekly/panama-canal-brazils-fiscal-framework-ecuadors-vote>.

Gráfico I.18

Fiabilidad de los itinerarios marítimos programados, promedio mensual, enero de 2018 a julio de 2023

(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos de Sea-Intelligence, "Global schedule reliability", agosto de 2023, [en línea] <https://sea-intelligence.com/press-room/176-schedule-reliability-continues-on-its-upwards-trend>.

Un tercer indicador relevante se refiere al número promedio de días que se retrasan los buques⁵ para llegar a su destino. En el gráfico I.19 se observa que después de alcanzar su valor máximo de aproximadamente 8 días de retraso en enero de 2022, el indicador inició una senda de decrecimiento. En mayo de 2023 el valor del indicador fue de 4,34 días, muy cercano a los valores que se observaban antes de la pandemia.

⁵ Para estimar el número promedio de días de retraso, Sea-Intelligence mide más de 12.000 llegadas de buques al mes.

Gráfico I.19

Retrasos medios mundiales por llegada tardía de buques, enero de 2018 a julio de 2023
(En número de días)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos de Sea-Intelligence, "Global schedule reliability", agosto de 2023, [en línea] <https://sea-intelligence.com/press-room/176-schedule-reliability-continues-on-its-upwards-trend>.

Las interrupciones en las cadenas de suministro desde 2020 han impactado negativamente en el comercio marítimo internacional en contenedores. América Latina y el Caribe fue la región más afectada en 2020, con una caída de casi un 6% del volumen de carga marítima en comparación con 2019. Además de las perturbaciones internacionales ya descritas, este resultado refleja la fuerte contracción del producto regional que se registró en 2020 (-6,8%). En 2021, el movimiento de cargas aumentó en todas las regiones a medida que la actividad económica se fue recuperando. Sin embargo, en 2022 la actividad marítima internacional sufrió los efectos de la desaceleración del crecimiento mundial, del conflicto en Ucrania y de las restricciones aplicadas por China en el marco de su política de "cero COVID", que incluyeron el confinamiento de ciudades completas (CEPAL, 2023a). En el primer trimestre de 2023, únicamente las regiones de África Subsahariana y la India y Oriente Medio habían superado el volumen de comercio marítimo observado en 2019, antes de la pandemia (véase el cuadro I.1).

Cuadro I.1

Índice del volumen del comercio marítimo internacional en contenedores^a, por subregiones, 2019 a marzo de 2023
(Índice 2019=100)

	2019	2020	2021	2022	Primer trimestre de 2023
África Subsahariana	100	96,4	98,2	98,1	103,9
América del Norte	100	100,5	109,4	101,6	90,3
América Latina	100	94,3	101,9	96,5	95,7
Australasia y Oceanía	100	100,6	101,9	97,4	93,7
Europa	100	97,0	101,9	94,5	87,3
Asia	100	99,9	106,3	104,0	99,6
India y Oriente Medio	100	96,9	98,0	101,6	110,7
Mundo	100	98,7	104,5	100,9	96,7

Fuente: M. Saade y E. Barleta, "Informe portuario 2022: ¿tras la tempestad llega la calma?", *Boletín FAL*, Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en prensa.

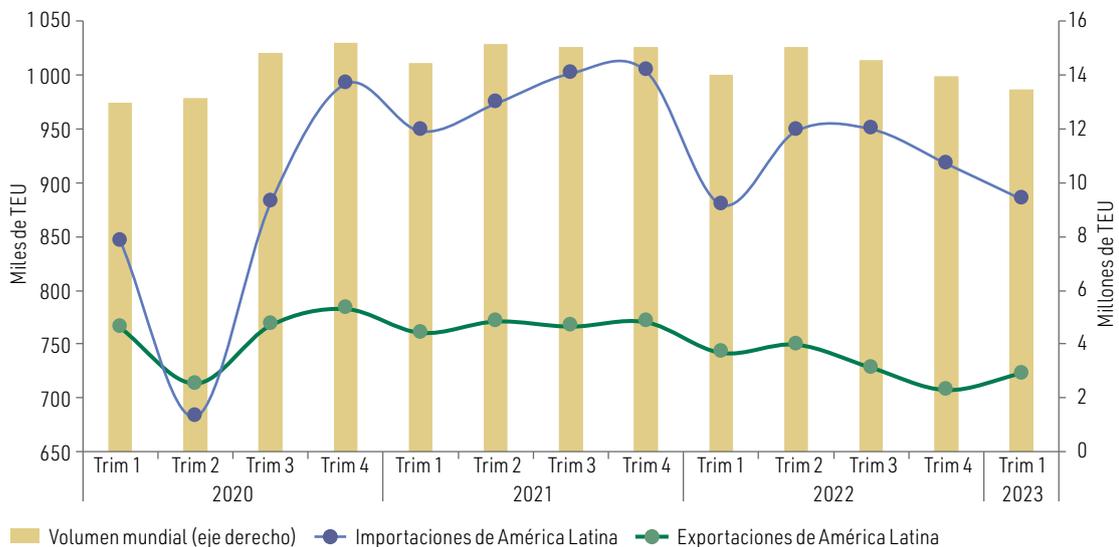
^a Medido en unidades equivalentes a 20 pies (TEU).

De acuerdo con Manaadiar (2023), la desaceleración de la economía mundial, el exceso de existencias por la caída de la demanda de los consumidores y el desplazamiento de la producción de China a otras regiones como el sudeste asiático, el sur de Asia y África explican la disminución de los volúmenes de carga y, con ello, una menor demanda de servicios de transporte marítimo. Esta reducción del volumen de carga podría ocasionar a su vez un exceso de oferta de capacidad de transporte marítimo y, con ello, interrupciones de servicio y tiempos de tránsito más largos. En este contexto, algunas empresas navieras han optado por la navegación lenta y, en algunos casos, incluso han cancelado salidas, lo que puede generar imprevisibilidad en los calendarios de transporte y alterar nuevamente el funcionamiento de las cadenas de suministro.

Entre el tercer trimestre de 2022 y el primer trimestre de 2023, el volumen del comercio marítimo mundial en contenedores registró tres trimestres consecutivos de caídas (véase el gráfico I.20). Ello es concordante con la desaceleración de la economía mundial en dicho período. El volumen del comercio de contenedores de la región ha seguido la tendencia mundial, si bien en el primer trimestre de 2023 se observa un leve repunte de las exportaciones.

Gráfico I.20

América Latina y mundo: variación del comercio marítimo internacional en contenedores, primer trimestre de 2020 a primer trimestre de 2023
(En miles y millones de unidades equivalentes a 20 pies (TEU))



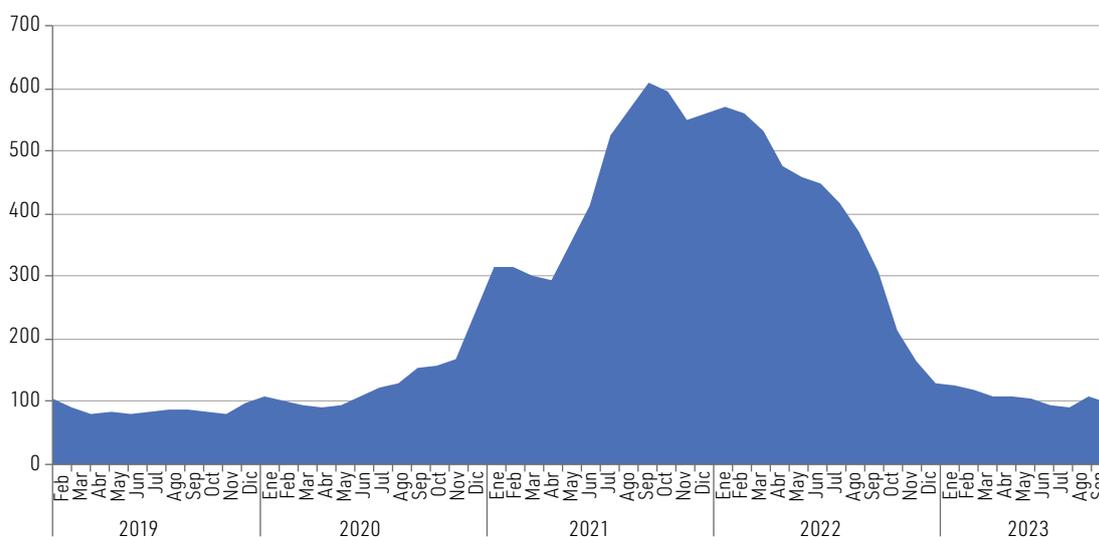
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos de Container Trade Statistics (CTS).

Una de las mayores preocupaciones que suscitó la disrupción de las cadenas mundiales de suministro a partir de 2020 fue el marcado aumento del precio del transporte de mercancías, representado por los fletes marítimos. El valor de estos aumentó casi 8 veces entre abril de 2019 y septiembre de 2021, lo que gatilló fuertes presiones inflacionarias. No obstante, desde entonces ha habido una clara tendencia a la baja de dichas tarifas, que ya alcanzaron nuevamente los valores observados antes de la pandemia (véase el gráfico I.21).

Como se expuso en CEPAL (2023a), la crisis provocada por la pandemia y la disrupción de las cadenas de suministro exacerbó la tendencia preexistente a una mayor concentración en la estructura del mercado naviero mundial. En 2022 tres alianzas navieras concentraron el 82% del comercio internacional en contenedores (véase el cuadro I.2). Después de ello, en 2023, se deshizo la alianza más poderosa, entre Maersk y Mediterranean Shipping Company (MSC), que en 2022 manejaba un tercio del comercio mundial.

Gráfico I.21

Índice del promedio mensual compuesto de las tarifas del flete al contado (*spot*) de contenedores marítimos, febrero de 2019 a septiembre de 2023
(Índice, febrero de 2019=100)



Fuente: M. Saade y E. Barleta, "Informe portuario 2022: ¿tras la tempestad llega la calma?", *Boletín FAL*, Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en prensa.

Cuadro I.2

Cuotas estimadas del transporte marítimo mundial de contenedores, por naviera o alianza, 2012, 2019, 2022 y primer trimestre de 2023
(En porcentajes)

	2012	2019	2022	2023 (primer trimestre)			
CKYH-the Green Alliance	17,4	Ocean Alliance (CMA CGM/APL, Cosco Shipping Lines y Evergreen Line)	26,3	2M (Maersk y Mediterranean Shipping Company (MSC))	33,8	Ocean Alliance (CMA CGM/APL, Cosco Shipping Lines y Evergreen Line)	29,8
MSC	15,9	2M (Maersk y MSC)	24,3	Ocean Alliance (CMA CGM/APL, Cosco Shipping Lines y Evergreen Line)	30,1	THE Alliance (Hapag-Lloyd, Yang Ming, Ocean Express Network (ONE) y Hyundai Merchant Marine (HMM))	18,2
Maersk Line	14,7	THE Alliance (Hapag-Lloyd, Yang Ming, ONE y HMM)	15,5	THE Alliance (Hapag-Lloyd, Yang Ming, ONE y HMM)	18,5	MSC	18,1
Grand Alliance	10,2	...	...	...	...	Maersk Line	15,6
New World Alliance	7,7	...	...	...	...	...	...
CMA CGM	6,7	...	...	...	...	...	...
Evergreen Line	6,1	...	...	...	...	...	...
G6 Alliance	5,8	...	...	...	...	...	...
CSCCL	4,4	...	...	...	...	...	...
ZIM	3,8	...	...	...	...	...	...
Ham-Sud	2,6	...	...	...	...	...	...
Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV)	1,9	...	...	...	...	...	...
Navieras no pertenecientes a alianzas	2,8	...	33,8	...	17,7	...	18,3

Fuente: M. Saade y E. Barleta, "Informe portuario 2022: ¿tras la tempestad llega la calma?", *Boletín FAL*, Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en prensa.

Nota: Las cuotas se estiman sobre la base del volumen de carga transportado por cada naviera o alianza, medido en unidades equivalentes a 20 pies (TEU).

Sin embargo, Manaadiar (2023) afirma que la caída de los fletes marítimos durante los últimos meses puede poner en riesgo a las navieras más pequeñas que entraron al mercado para aprovechar las altas tarifas anteriores. Así, en el contexto actual las pequeñas y medianas navieras podrían abrirse a fusiones y adquisiciones por parte de actores más grandes. Con las elevadas ganancias que tuvieron las grandes navieras debido al incremento de los fletes marítimos desde 2020, estas fusiones y adquisiciones podrían dar lugar a una nueva ronda de consolidación en la industria.

D. En la región, el comercio de bienes se contrae y el de servicios se desacelera

1. Panorama general

Durante el primer semestre de 2023, el comercio exterior de bienes y servicios de la región mostró un escaso dinamismo, con un crecimiento interanual en términos de valor del 0,6% en el caso de las exportaciones y una caída del 3,2% en el caso de las importaciones. Estas cifras contrastan con las notorias alzas interanuales registradas en los primeros semestres de 2021 y 2022 (véase el cuadro I.3). Este débil desempeño es el resultado de la combinación de tres factores: la disminución de la demanda global debido al bajo crecimiento económico de los principales mercados de destino de las exportaciones de la región, la caída de los precios de las materias primas que ella exporta y el menor crecimiento de la propia región.

En la primera mitad del año se registraron caídas interanuales tanto de las exportaciones como de las importaciones de bienes (de un -1,7% y un -4,5%, respectivamente) de la región. En contraste, las exportaciones y las importaciones de servicios crecieron un 17% y un 4,1%, respectivamente. En el caso de los bienes (que en 2022 representaron el 87% de las exportaciones regionales de bienes y servicios), cayeron los envíos de minería y petróleo (-10,3%) y de productos agrícolas y agropecuarios (-4,8%), mientras que solo crecieron las exportaciones de manufacturas (1,6%). Por su parte, las exportaciones de servicios (que en 2022 representaron el 13% de las exportaciones regionales de bienes y servicios) exhibieron aumentos en todas las categorías. Se destaca la expansión del 25,6% de las exportaciones de viajes, que refleja la recuperación en curso de la actividad turística, gravemente afectada por la pandemia. Las exportaciones de otros servicios (que corresponden principalmente a servicios modernos provistos en forma digital) aumentaron un 13%, mientras que las exportaciones de servicios de transporte fueron las menos dinámicas (8,3%), en consonancia con la debilidad de las exportaciones de bienes. En suma, durante el primer semestre de 2023 las exportaciones de servicios se mostraron más resilientes que las exportaciones de bienes en el contexto de la desaceleración de la economía mundial.

A la contracción de las importaciones regionales de bienes registrada en el primer semestre de 2023 se suma la notoria desaceleración de las importaciones de servicios en comparación con el primer semestre de 2022, cuando se incrementaron un 41,5%. La debilidad de las importaciones de bienes y servicios tiene su origen en la desaceleración de la actividad económica en la región, donde después de que el PIB se expandiera un 6,8% en 2021 y un 3,8% en 2022, este crecería solo un 1,7% en 2023 (CEPAL, 2023b). La menor demanda resultante se ha traducido en una caída de las importaciones de combustibles e insumos intermedios y en una marcada desaceleración de las importaciones de bienes de capital y de consumo.

Cuadro I.3

América Latina y el Caribe: variación interanual del valor del comercio de bienes y servicios, por grandes sectores, primer semestre de 2020 a primer semestre de 2023^a
(En porcentajes)

		Enero a junio de 2020	Enero a junio de 2021	Enero a junio de 2022	Enero a junio de 2023
Exportaciones	Bienes y servicios	-17,1	27,5	23,8	0,6
	Bienes	-14,7	31,6	21,6	-1,7
	Productos agrícolas y agropecuarios	4,6	10,2	28,1	-4,8
	Minería y petróleo	-18,0	58,5	16,7	-10,3
	Manufacturas	-17,7	29,4	21,3	1,6
	Servicios	-30,2	1,0	45,1	17,0
	Transporte	-18,7	3,8	35,0	8,3
	Viajes	-52,5	-15,8	111,4	25,6
	Otros servicios	-6,9	10,9	17,4	13,0
Importaciones	Bienes y servicios	-18,2	26,9	31,7	-3,2
	Bienes	-16,9	31,0	28,8	-4,5
	Bienes de capital	-15,4	21,7	17,7	5,1
	Insumos intermedios	-12,7	32,8	24,8	-5,3
	Bienes de consumo	-20,0	26,2	26,4	3,0
	Combustibles	-35,0	43,5	85,0	-19,5
	Servicios	-23,4	8,5	41,5	4,1
	Transporte	-21,2	46,8	54,1	-11,2
	Viajes	-55,1	-38,5	152,4	33,0
Otros servicios	-8,9	2,5	17,5	7,8	

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

^a Las cifras sobre comercio de bienes incluyen a los 33 países de la región. En el caso de los servicios, no se incluyen Barbados, Cuba ni Venezuela (República Bolivariana de), por no disponerse de información. Respecto de los 30 países restantes, se contó con información completa del primer trimestre de 2023 para 28 países (que representaron el 98% del comercio regional de servicios en 2022). Para el segundo trimestre de 2023 se contó con información completa de 17 países (Argentina, Antigua y Barbuda, Brasil, Chile, Colombia, Dominica, Ecuador, Granada, Honduras, México, Paraguay, Perú, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Suriname y Uruguay), que representaron el 93% del comercio regional de servicios en 2022.

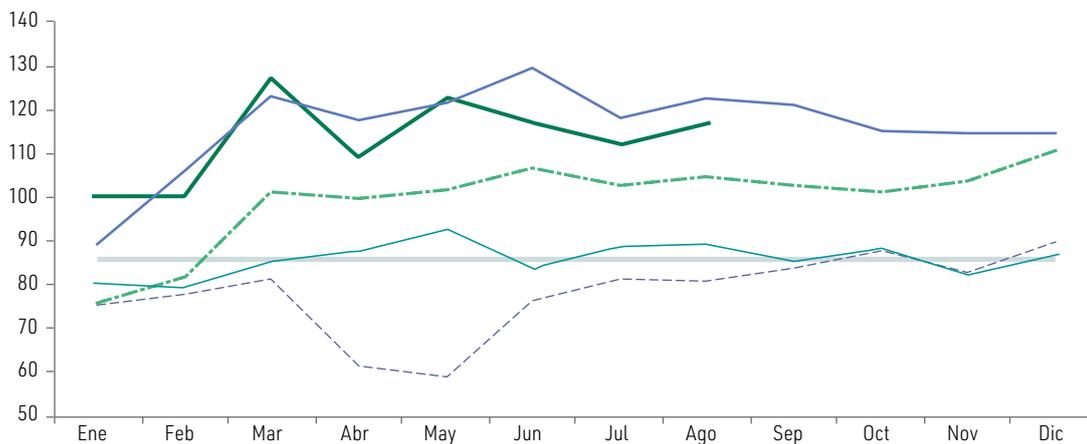
La debilidad del comercio regional de bienes en el primer semestre de 2023 se confirma al analizar la evolución de las exportaciones y las importaciones mensuales. En septiembre de 2022, en el caso de las exportaciones, y en agosto de ese año, en el caso de las importaciones, el valor promedio de los flujos mensuales comenzó a decrecer progresivamente, conforme se deterioraban las condiciones macroeconómicas en el mundo y en la propia región. De este modo, en febrero de 2023 los flujos de comercio comenzaron a registrar tasas de variación negativas y por varios meses consecutivos se situaron bajo los niveles de 2022 (véase el gráfico I.22C).

Gráfico I.22

América Latina y el Caribe: comercio de bienes, enero de 2019 a agosto de 2023
(En miles de millones de dólares y porcentajes de variación)

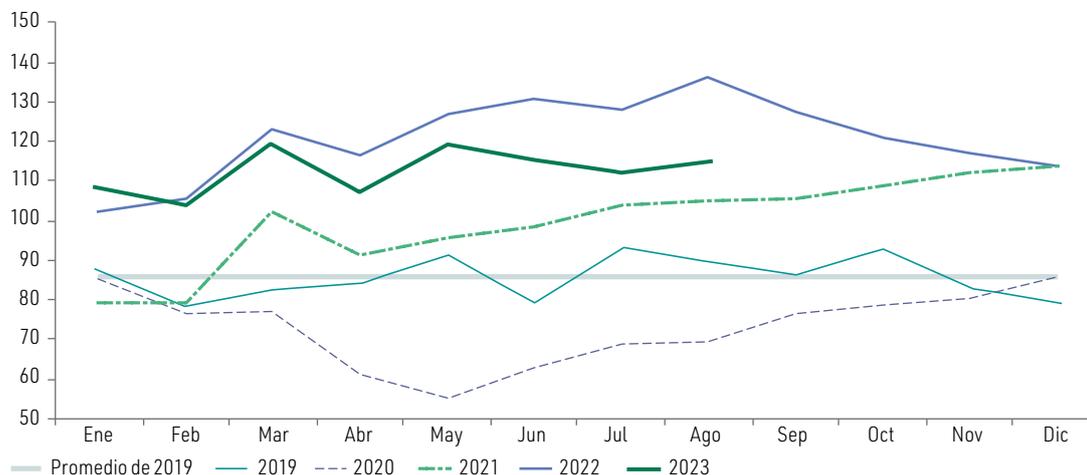
A. Exportaciones

(En miles de millones de dólares)



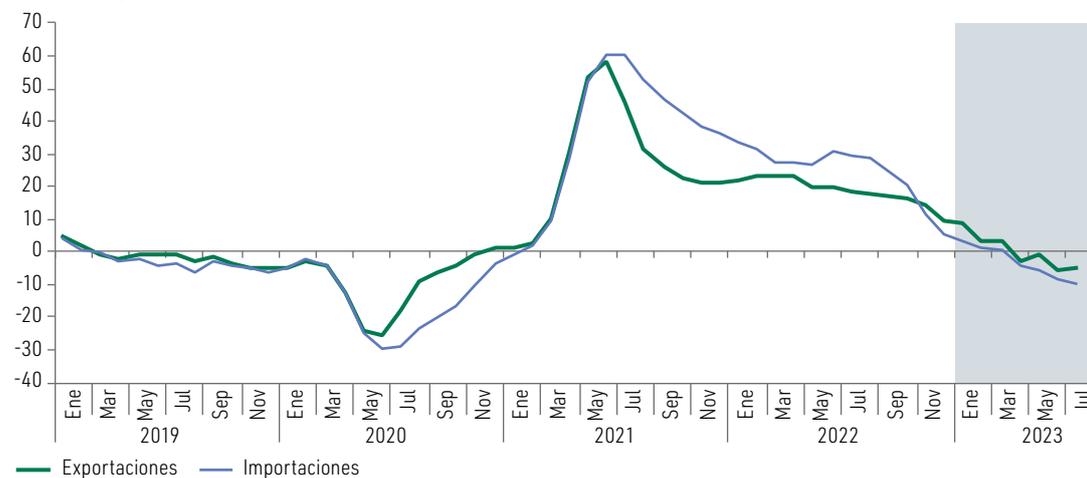
B. Importaciones

(En miles de millones de dólares)



C. Tasas de variación interanuales

(En porcentajes, promedios móviles de tres meses)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

Un análisis similar del comercio de servicios muestra que este también se está ralentizando, principalmente en el caso de las importaciones, que en el primer semestre de 2023 se ubicaron en niveles similares a los del segundo semestre de 2022 (véase el gráfico I.23). La mayor resiliencia de los servicios respecto de los bienes se debe principalmente a que continúa la recuperación del turismo. En el período comprendido entre enero y julio de 2023, las llegadas de turistas internacionales a América del Sur y al Caribe fueron un 13% y un 5% inferiores, respectivamente, a las registradas en igual período de 2019; por el contrario, en Centroamérica (incluido México) ya las superaron en un 2% (OMT, 2023b). No obstante, el aumento del precio del petróleo que se observa desde julio de 2023 (véase la sección D.2) puede frenar la recuperación del turismo regional al encarecer los billetes aéreos.

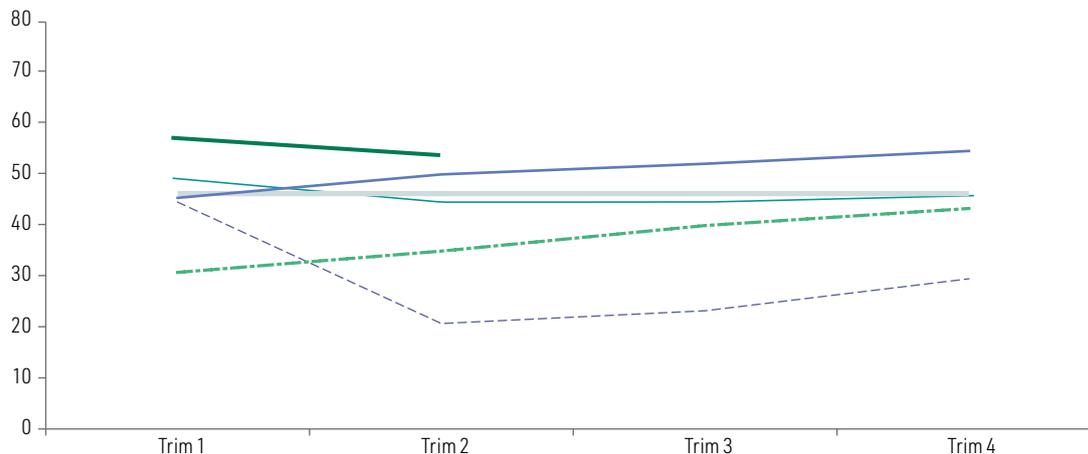
En el caso de los bienes, los sectores que presentaron mayor resiliencia durante la primera mitad del año ante la desaceleración del comercio regional fueron los de agricultura, ganadería, caza y pesca; maquinarias y equipo no eléctrico; maquinarias y aparatos eléctricos, y automotores y autopartes (véase el cuadro I.4). La mayoría de los otros sectores presentaron retrocesos en todas las subregiones. Por el contrario, en el caso de los servicios, las exportaciones siguieron creciendo en la mayoría de las categorías y agrupaciones subregionales. Además del caso ya señalado del turismo, cabe destacar el desempeño de las exportaciones de servicios modernos (financieros, de telecomunicaciones e informática y profesionales, entre otros), que en varios casos registraron aumentos de dos dígitos.

Gráfico I.23

América Latina y el Caribe: comercio de servicios, primer trimestre de 2019 a segundo trimestre de 2023
(En miles de millones de dólares y porcentajes de variación)

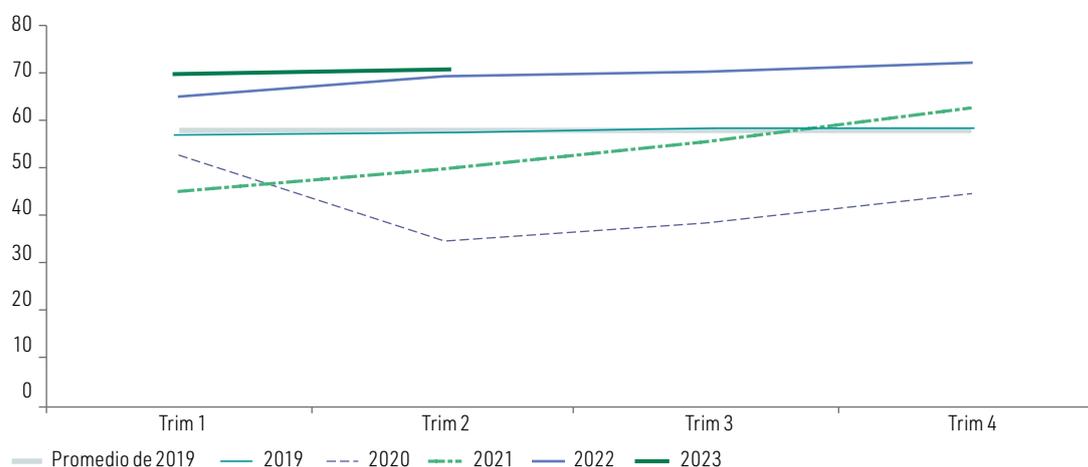
A. Exportaciones

(En miles de millones de dólares)

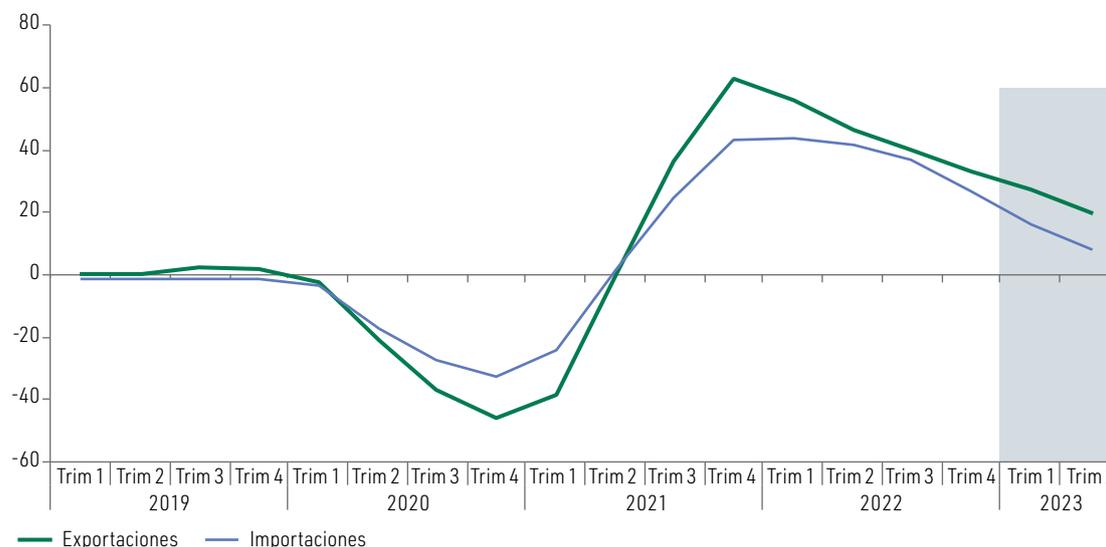


B. Importaciones

(En miles de millones de dólares)



C. Tasas de variación interanuales (En porcentajes, promedios móviles de tres trimestres)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

Cuadro I.4

América Latina y el Caribe y agrupaciones seleccionadas: variación interanual de las exportaciones de bienes y servicios, por grandes sectores, primer semestre de 2023
(En porcentajes)

	Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	Comunidad Andina	Alianza del Pacífico	Mercado Común Centroamericano (MCCA)	Comunidad del Caribe (CARICOM)	América Latina y el Caribe
Bienes	-5,8	-12,0	1,4	1,6	-4,7	-1,7
Productos agrícolas y agropecuarios	2,8	0,7	-0,7	10,1	6,7	2,0
Petróleo y minería	-1,8	-23,2	-12,4	-1,6	-2,2	-10,6
Alimentos, bebidas y tabaco	-6,3	-17,1	-2,9	1,6	9,3	-5,0
Textiles, confecciones y calzado	-30,7	-13,5	-5,3	-18,4	-15,2	-17,0
Madera, celulosa y papel	-8,3	-1,5	-13,1	2,1	-24,2	-9,7
Química y farmacia	-18,5	-7,1	1,6	2,1	-23,8	-6,4
Caucho y plástico	-16,5	-29,0	-8,6	-3,4	-8,7	-10,2
Minerales no metálicos	-12,2	-3,5	1,2	10,9	-10,8	-2,2
Metales y productos de metal	-10,2	-1,7	-3,1	-14,4	-11,4	-6,1
Maquinarias y equipo no eléctrico	13,7	-9,6	12,0	16,4	-27,7	13,6
Maquinarias y aparatos eléctricos	6,5	15,3	4,3	37,6	22,2	5,9
Automotores y sus piezas y partes	16,0	6,5	16,5	-24,4	-2,5	11,1
Otras manufacturas	-30,2	-14,9	-6,6	-4,5	46,2	-10,1
Servicios	17,6	19,2	16,4	15,5	27,6	17,0
Transporte	5,9	14,1	4,4	13,7	2,3	8,3
Viajes	63,9	26,7	19,9	22,4	34,2	25,6
Construcción	-26,3	128,5	128,5	-22,1	312,6	-19,9
Servicios de seguros y pensiones	-9,9	10,3	0,3	-1,1	23,1	-1,2

	Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	Comunidad Andina	Alianza del Pacífico	Mercado Común Centroamericano (MCCA)	Comunidad del Caribe (CARICOM)	América Latina y el Caribe
Servicios financieros	3,7	43,9	14,1	14,8	4,1	13,4
Cargos por el uso de la propiedad intelectual	23,8	15,3	83,9	9,9	-33,8	53,9
Servicios de telecomunicaciones e informática	15,7	7,8	-1,0	16,0	-3,5	12,5
Otros servicios empresariales	8,9	12,1	23,7	15,0	6,8	14,1
Servicios personales, culturales y recreativos	10,4	-0,5	54,5	39,0	-6,3	18,0
Bienes y servicios del gobierno	19,0	3,7	7,5	6,4	39,2	12,5
Servicios relacionados con los bienes	1,5	-26,6	41,9	6,7	...	7,0
Bienes y servicios	-2,9	-8,4	2,6	7,5	7,2	0,6

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de bancos centrales, servicios de aduana e institutos de estadística de la región.

En la última década, ha ganado fuerza en todo el mundo el fenómeno del comercio electrónico, que se vio reforzado por la pandemia. Las plataformas basadas en Internet han facilitado la comercialización transfronteriza tanto de bienes como de servicios. Pese a la carencia generalizada de estadísticas oficiales sobre el comercio electrónico transfronterizo, las estimaciones disponibles revelan que en la región —al igual que a nivel mundial— el comercio electrónico se mantiene como un fenómeno principalmente local (véase el recuadro I.2).

Recuadro I.2

Principales rasgos del comercio electrónico en América Latina

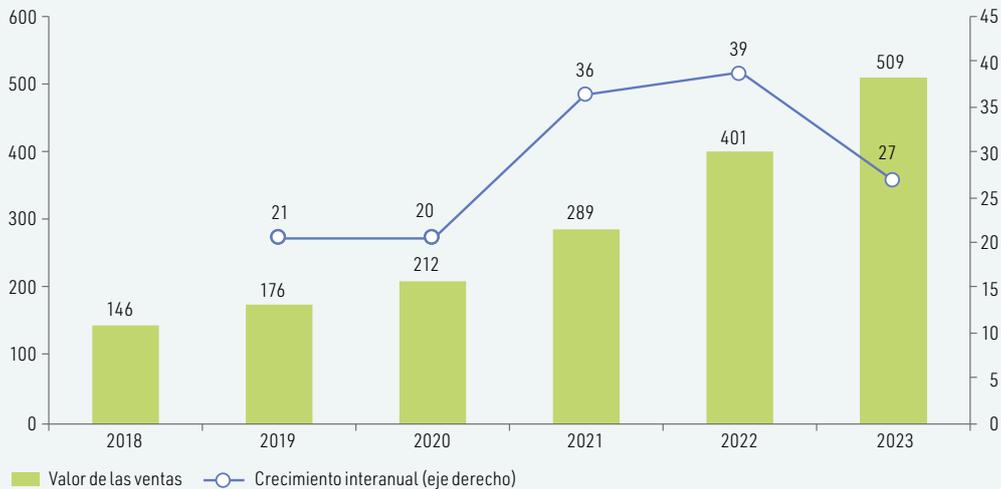
Se estima que en América Latina y el Caribe las ventas del comercio electrónico en 2022 habrían sido de 401.000 millones de dólares, lo que significa un crecimiento del 39% en comparación con 2021 y del 128% respecto de 2019 (véase el gráfico 1). Estas cifras ubican a la región por debajo de Asia, el mayor mercado de comercio electrónico del mundo, los Estados Unidos y Europa, y por sobre África. Para 2023 se espera que la región sea la de mayor crecimiento a nivel mundial, con ventas casi un 30% más altas que las registradas en 2022 (PCMI, 2023). Dentro de la región, los principales mercados de acuerdo con el valor de las ventas son el Brasil y luego México, que representan en conjunto entre el 50% y el 60% del mercado regional, seguidos por la Argentina, Chile, Colombia, el Ecuador y el Perú.

La categoría más importante dentro de las ventas totales es la de comercio electrónico minorista de bienes, que concentró entre 160.000 y 210.000 millones de dólares en 2022 y se estima que crezca un 30% en 2023 (Chevalier, 2023; PCMI, 2023). Detrás de esta categoría se encuentran, principalmente, las plataformas en línea que integran soluciones de pago, logística y, en algunos casos, crédito, y representan la principal puerta de entrada para los nuevos compradores en línea.

Se estima que en 2022 las ventas transfronterizas representaron solo el 14% de las ventas totales en línea de la región, aunque con diferencias importantes entre países. Aquellos mercados más maduros y desarrollados, como los de la Argentina, el Brasil o Colombia, tienden a mostrar tasas más bajas de penetración del comercio electrónico transfronterizo que otros más pequeños o incipientes (véase el gráfico 2). Se estima que el comercio electrónico transfronterizo ha venido creciendo a un ritmo mayor que el de su contraparte local, principalmente debido a la actividad de los servicios en línea (incluidos los servicios de *software*, reproducción de audio y video, videojuegos, sitios de apuestas y servicios financieros vinculados a criptomonedas, entre otros). El surgimiento de nuevos métodos para realizar pagos electrónicos transfronterizos mediante soluciones como Pix en el Brasil, Pagos Seguros en Línea (PSE) en Colombia o el Sistema Nacional de Pagos Electrónicos (SINPE) de Costa Rica es también un factor habilitante de un mayor volumen de comercio electrónico transfronterizo.

Gráfico 1

América Latina y el Caribe: ventas del comercio electrónico, 2018-2022 y proyección para 2023
(En miles de millones de dólares y tasas anuales de variación)

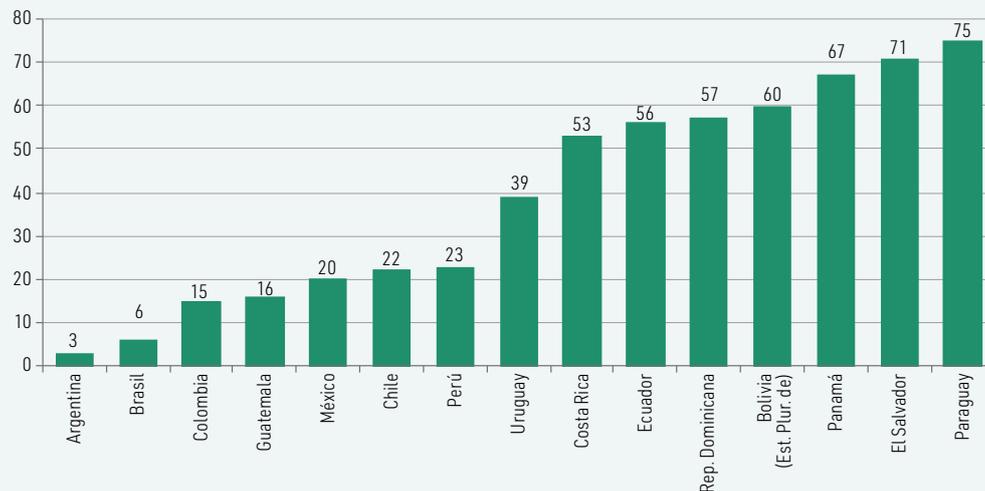


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de estimaciones de Payments and Commerce Market Intelligence (PCMI), *The 2023 Latin America E-commerce Blueprint*, 2023 [en línea] <https://paymentscmi.com/insights/e-commerce-latin-america-2023-2026>.

Nota: Estimaciones basadas en información de 15 países: Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay.

Gráfico 2

América Latina y el Caribe (15 países): participación del comercio electrónico transfronterizo en las ventas totales del comercio electrónico de la empresa al consumidor (B2C), 2022
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de EBANX, *Beyond Borders 2022-2023. Digital payments connecting businesses and people in rising economies: an overview of online commerce in Latin America and Africa*, 2023 [en línea] <https://business.ebanx.com/en/beyond-borders-2023>.

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Payments and Commerce Market Intelligence (PCMI), *The 2023 Latin America E-commerce Blueprint*, 2023 [en línea] <https://paymentscmi.com/insights/e-commerce-latin-america-2023-2026>; S. Chevalier, "E-commerce in Latin America - statistics & facts", Statista, 31 de agosto de 2023 [en línea] <https://www.statista.com/topics/2453/e-commerce-in-latin-america/>; y EBANX, *Beyond Borders 2022-2023. Digital payments connecting businesses and people in rising economies: an overview of online commerce in Latin America and Africa*, 2023 [en línea] <https://business.ebanx.com/en/beyond-borders-2023>.

2. Evolución reciente y perspectivas de los precios de los productos básicos de exportación

Entre enero y agosto de 2023, el índice de precios de los principales productos básicos que la región exporta presentó una caída interanual del 11,5% (véase el cuadro I.5). De los 23 principales productos exportados, solo 6 registraron un aumento de sus precios. En el caso del oro y la plata, el principal motivo del incremento es que ambos sirven como reservas de valor para los inversionistas frente a las expectativas de inflación todavía altas y la volatilidad de los mercados financieros. Los otros productos cuyos precios mostraron aumentos son agrícolas: arroz (21%), azúcar (19%), banano (17,1%) y harina de pescado (15,5%). En contraste, los precios que más cayeron durante los primeros ocho meses del año son los de la energía, que acumularon en promedio una disminución de cerca del 25%. El descenso fue mucho mayor en los casos del gas natural y el carbón, y revirtió las fuertes alzas registradas en el mismo período de 2022 como consecuencia del inicio de la guerra en Ucrania. La normalización del suministro de energía en Europa, junto con la menor actividad económica mundial, son los principales factores que subyacen a la caída de los precios de los combustibles observada hasta agosto.

Cuadro I.5

América Latina y el Caribe: variación interanual de los índices de precios de los principales productos básicos exportados, enero-agosto de 2022 y de 2023, y variación proyectada para 2023

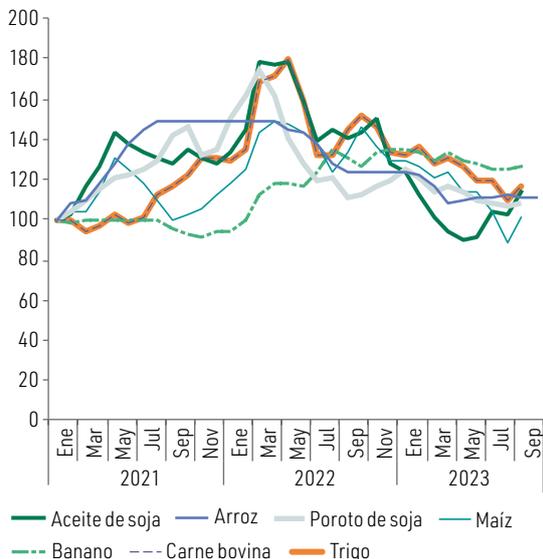
(En porcentajes)

	Participación en las exportaciones totales de bienes (2022)	Variación interanual		Variación proyectada para 2023 ^a
		Enero-agosto de 2022	Enero-agosto de 2023	
Todos los productos básicos	41,2	31,6	-11,5	-7,4
Energía	11,1	68,1	-24,6	-17,1
Petróleo	8,0	58,1	-23,8	-15,2
Derivados de petróleo	2,2	80,0	-11,9	-7,3
Gas natural	0,7	94,7	-62,6	-61,4
Carbón	0,2	138,7	-62,6	-50,9
Minerales y metales	14,4	0,9	-9,4	-4,7
Otros minerales y metales	2,6	6,3	-12,5	-9,9
Cobre	6,2	0,4	-9,1	-6,3
Oro	2,1	2,0	5,0	7,4
Hierro	2,5	-28,6	-11,3	-4,6
Carbonato de litio	0,5	430,4	-35,2	-46,0
Aluminio	0,2	25,2	-21,2	-17,1
Plata	0,2	-14,3	5,1	8,1
Níquel	0,1	49,6	-11,3	-12,9
Estaño	0,01	24,8	-26,8	-14,6
Agrícolas y agropecuarios	15,7	20,9	-4,1	-3,0
Aceite de soja	1,1	28,2	-33,8	-28,2
Banano	2,2	12,5	17,1	13,7
Carne bovina	2,0	17,3	-21,0	-17,3
Soja	2,9	15,8	-10,6	-7,5
Café	1,4	40,9	-12,4	-11,0
Azúcar	1,2	11,3	19,0	23,2
Harina de pescado	1,0	3,9	15,5	14,4
Maíz	1,6	21,3	-15,1	-17,9
Camarones y otros crustáceos	0,7	11,6	-27,9	-24,1
Arroz	0,1	-11,1	21,0	21,6

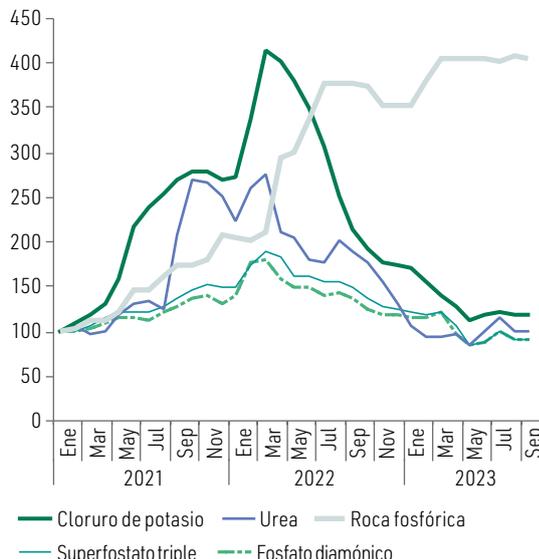
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información del Banco Mundial, Bloomberg, The Economist Intelligence Unit, la Bolsa de Cereales de Buenos Aires, la Comisión Chilena del Cobre (COCHILCO) y la Oficina de Estudios y Políticas Agrarias (ODEPA) de Chile.

^a Proyecciones realizadas por la CEPAL sobre la base de la evolución de los precios en el período enero-agosto, la evolución de los precios diarios de septiembre, las cotizaciones de precios de futuros para el cuarto trimestre del año de varios productos que cotizan en bolsa (soja, maíz, trigo, cobre y petróleo, entre otros) y las condiciones observadas y esperadas de la oferta y la demanda de los productos seleccionados.

C. Productos agrícolas y agropecuarios



D. Fertilizantes



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Banco Mundial, "Commodity Markets" [en línea] <https://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets> y datos de Bloomberg.

El índice de precios del grupo de los principales productos agrícolas y agropecuarios no ha sufrido mayores aumentos en los últimos meses, salvo en los casos puntuales de la soja y el trigo (véase el gráfico I.24C). En septiembre de 2023 los precios del maíz y el trigo presentaron aumentos de entre un 1% y un 3% respecto de su nivel de 2022 (ODEPA, 2023). En general, no se proyectan mayores variaciones de los precios de los productos agrícolas y agropecuarios en los últimos meses de 2023, excepto las que se puedan producir en respuesta a decisiones políticas o a factores climáticos imponderables. Así, los precios de los futuros para el último trimestre de 2023, e incluso para el primer trimestre de 2024, en el caso de los cereales, aceites, harinas y algodón registran fluctuaciones inferiores al 0,5% (Bolsa de Comercio de Rosario, 2023). El único precio que aún mantiene presiones al alza es el del arroz, debido a las restricciones a la exportación impuestas en julio de 2023 por la India, el principal exportador mundial.

En el caso de los minerales, la caída de los precios proyectada para el conjunto de 2023 no difiere mayormente de la observada en los primeros ocho meses del año. Hasta agosto de 2023, los precios de los principales minerales y metales exportados por la región no exhibían grandes variaciones mensuales (véase el gráfico I.24B). Su evolución en el último cuatrimestre dependerá decisivamente de la evolución de la actividad económica en China, especialmente en los segmentos de la construcción y la producción industrial.

Los precios de los fertilizantes muestran una pronunciada tendencia a la baja, sobre todo por la debilidad de la demanda y la reducción del precio del gas natural, principal insumo para la producción de fertilizantes nitrogenados. No obstante, el precio de la roca fosfórica, que es otro de los principales insumos, muestra una notoria tendencia alcista (véase el gráfico I.24D). La región no dispone de reservas significativas de este material, que se concentran en África y Asia. Cabe notar que la fuerte baja del precio del gas, y por consiguiente de los fertilizantes, podría hacer menos atractivas las inversiones en la producción de fertilizantes en la región.

3. Análisis del desempeño comercial por países

Las mayores caídas del valor exportado durante el primer semestre de 2023 se produjeron en los países de la Comunidad Andina (-12%) (véase el cuadro I.6). Tres de sus países miembros (Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia y Ecuador) tienen una canasta exportadora intensiva en energía y, en consecuencia, sus exportaciones se vieron afectadas por la fuerte baja de los precios del petróleo, el gas y el carbón. El país más afectado fue el Estado Plurinacional de Bolivia, dado que el precio del gas presentó una disminución del 60%. Asimismo, según información oficial, su producción de gas se redujo un 8% en el primer semestre (Deza, 2023).

Cuadro I.6

América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones e importaciones de bienes, primer semestre de 2022 y de 2023

(En porcentajes)

	Exportaciones		Importaciones	
	Enero a junio de 2022	Enero a junio de 2023	Enero a junio de 2022	Enero a junio de 2023
América Latina y el Caribe	21,6	-1,7	28,8	-4,5
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	24,0	-5,8	31,8	-6,0
Argentina	25,6	-24,7	44,3	-8,5
Brasil	20,5	0,7	30,9	-7,1
Paraguay	-6,2	18,4	27,4	1,2
Uruguay	39,8	-20,7	34,6	1,9
Venezuela (República Bolivariana de)	94,3	-24,4	-6,2	17,9
Comunidad Andina	33,5	-12,0	35,9	-13,6
Bolivia (Estado Plurinacional de)	41,1	-23,0	35,3	2,0
Colombia	59,2	-13,7	44,5	-17,4
Ecuador	34,9	-10,1	43,9	-7,9
Perú	14,7	-9,0	22,6	-14,5
Alianza del Pacífico^a	19,2	1,4	26,9	-3,7
Chile	7,3	2,4	29,6	-18,2
México	19,0	3,9	25,0	1,6
Mercado Común Centroamericano (MCCA)	16,8	1,6	28,5	-2,8
Costa Rica	6,0	21,6	18,9	11,0
El Salvador	13,9	-7,2	23,2	-10,1
Guatemala	24,7	-7,8	34,3	-7,3
Honduras	29,3	-5,4	24,8	-7,9
Nicaragua	18,3	2,0	24,7	-3,3
Panamá (sin incluir la Zona Libre de Colón)	14,9	-8,0	44,7	0,6
Panamá (incluida la Zona Libre de Colón)	19,7	14,2	38,9	15,9
El Caribe	35,7	-4,2	28,4	-5,3
Cuba	13,5	-10,7	3,5	-30,8
República Dominicana	10,9	-2,4	34,5	-5,4

	Exportaciones		Importaciones	
	Enero a junio de 2022	Enero a junio de 2023	Enero a junio de 2022	Enero a junio de 2023
Comunidad del Caribe (CARICOM)	53,4	-4,7	27,7	-1,4
Bahamas	35,1	19,3	18,3	11,2
Barbados	58,0	-0,9	49,5	-3,6
Belice	29,0	-15,6	38,9	2,7
Guyana	33,6	66,1	28,6	-0,5
Haití	10,7	-21,7	11,1	-46,3
Jamaica	1,8	32,6	36,5	4,1
Suriname	48,7	-12,7	22,6	8,8
Trinidad y Tabago	84,8	-35,1	20,8	-4,9
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)	5,1	21,2	37,0	10,3
Antigua y Barbuda	29,7	0,5	45,7	4,6
Dominica	29,2	6,7	10,1	27,3
Granada	26,7	103,0	31,9	30,5
Saint Kitts y Nevis	-33,5	-10,3	39,1	4,1
San Vicente y las Granadinas	25,9	-8,3	22,3	-10,0
Santa Lucía	2,0	20,0	51,2	10,0

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

^a La información de Colombia y el Perú se presenta junto con la de los otros miembros de la Comunidad Andina.

Las exportaciones de Colombia se vieron afectadas por la baja del precio del petróleo (-15%) y de su volumen exportado (-16%), así como por la considerable caída del precio del carbón (-61%). Ello fue compensado en parte por el hecho de que las principales empresas exportadoras aumentaron el volumen exportado de carbón en poco más del 10% (FENALCARBÓN, 2023). El café y el aceite de palma, que representan el 34% y el 8% de las exportaciones totales del país, respectivamente, presentaron también caídas de precio, acompañadas de reducciones del volumen exportado (DANE, 2023). Por su parte, el Ecuador también sufrió la caída del precio y el volumen de las exportaciones de petróleo (-32% y -2%, respectivamente), que fue compensada parcialmente por las alzas de precio y volumen de los envíos de banano, cacao, oro y flores (MPCEIP, 2023). Con ello, la variación del valor de las exportaciones totales fue del -10,1%.

En América del Sur, solo aumentaron los valores exportados en el primer semestre de 2023 de tres países: Paraguay (18,4%), Chile (2,4%) y Brasil (0,7%). El Paraguay destaca por presentar el mayor crecimiento del valor exportado en América del Sur. Tras la superación de la sequía que afectó al país en 2022, las exportaciones agrícolas y agropecuarias se expandieron a una tasa interanual del 30% en el período comprendido entre enero y junio de 2023. En particular, las exportaciones de soja aumentaron más de un 100% (Ministerio de Economía y Finanzas del Paraguay, 2023). En el caso de Chile, las exportaciones se sostuvieron por el aumento de los volúmenes exportados de cobre, molibdeno, oro y plata, así como por el crecimiento del 7,3% del valor de las exportaciones frutícolas (SUBREI, 2023a). Sin embargo, ya en el período que va de enero a agosto sus exportaciones presentaron una variación interanual negativa (-1,2%), que se explica principalmente por la fuerte baja del valor de las exportaciones de litio, de un 24% en dicho período.

En el Brasil, la leve alza del valor exportado total se explica principalmente por el aumento del valor de las exportaciones de productos agrícolas y agropecuarios, y de alimentos, bebidas y tabaco. Ambos sectores, que en conjunto representan el 40% del total de la canasta exportadora (20% cada uno),

presentaron aumentos del valor exportado, del 8% en cada caso, lo que compensó la caída de las exportaciones de minerales y petróleo (-85%), caucho y plástico (-32%) y minerales y metales (-6%). En el resto de los países el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) (Argentina, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)), la caída de las exportaciones se explica por una considerable reducción de los volúmenes exportados como producto de la sequía en los dos primeros países y los menores envíos de petróleo, minerales, productos agrícolas, y alimentos, bebidas y tabaco.

El valor de las exportaciones de México creció un 3,9% en el primer semestre de 2023, lo que representa un desempeño muy superior a la media regional. Dado que ese país realizó el 41% de las exportaciones totales de bienes de la región en 2022, la expansión de sus envíos en el primer semestre de 2023 compensó en gran medida las caídas que se produjeron en América del Sur y en algunos países de Centroamérica y el Caribe. Las principales alzas del valor exportado tuvieron lugar en sectores de manufactura pesada: automóviles y autopartes (15%), maquinarias y equipos (10,6%) y aparatos eléctricos (4%), entre otros. Los envíos al exterior de estos rubros, que representan poco más del 60% de la canasta exportadora de México, compensaron con creces el desplome de las exportaciones del sector de la minería y el petróleo (-20%). El buen desempeño general del sector exportador mexicano se vio impulsado por el aumento de un 5,2% del valor de las exportaciones a los Estados Unidos, su principal mercado (INEGI, 2023).

En Centroamérica, se destaca el buen desempeño de Costa Rica, cuyo valor exportado aumentó un 21,6%. Esta alza estuvo liderada por el aumento del valor de las ventas de los sectores de equipos médicos y de precisión (40%), química y farmacéutica (31%), productos agrícolas (17,7%) y metalmecánica (12,9%) (PROCOMER, 2023). En El Salvador, Guatemala y Honduras, las caídas del valor exportado durante el primer semestre se explican por los menores montos generados por las ventas de productos agrícolas y agropecuarios como resultado de los menores precios y la disminución de los volúmenes exportados. En Panamá, la disminución del valor exportado se debe sobre todo a la caída de los envíos de cobre, su principal producto de exportación.

Entre los países de la Comunidad del Caribe (CARICOM), se destaca la expansión del valor de las exportaciones de Guyana, Jamaica y las Bahamas, que presentaron tasas de crecimiento del 66,1%, el 32,6% y el 19,3%, respectivamente. En los tres casos, ello se explica por el aumento de los volúmenes exportados de petróleo, principal producto de exportación de las tres economías, especialmente de Guyana. Este país atraviesa por un auge exportador como resultado de la extracción de petróleo en alta mar por parte de la empresa Exxon-Mobil. El primer semestre de 2023, el volumen de petróleo exportado por Guyana aumentó un 63% y alcanzó los 215.000 barriles diarios (Párraga, 2023). Entre las economías de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS), se destaca el alto crecimiento de las exportaciones de Granada y Santa Lucía (del 103% y el 20%, respectivamente). En ambos casos, ello se debe principalmente al aumento de las exportaciones de productos agrícolas y alimentos preparados. En el caso de Granada, a partir del primer trimestre los envíos de frutas y vegetales hacia el Reino Unido se expandieron a tasas promedio superiores al 90% (Departamento de Empresas y Comercio del Reino Unido, 2023). Dominica y Antigua y Barbuda también aumentaron sus envíos de productos agrícolas y agropecuarios y de alimentos, bebidas y tabaco. En contraste, Saint Kitts y Nevis y San Vicente y las Granadinas informaron sobre caídas superiores al 10% del valor de sus exportaciones de alimentos, bebidas y tabaco y de productos mineros (ECCB, 2023).

Contrariamente a lo ocurrido en el caso de los bienes, en el primer semestre de 2023 las exportaciones de servicios aumentaron en todos los países de América Latina y el Caribe excepto las Bahamas, Granada y Haití. En la mayoría de los casos, las exportaciones de servicios se expandieron a tasas interanuales de dos dígitos, aunque menores que las registradas en el mismo período de 2022. Por su parte, las importaciones de servicios mostraron un dinamismo mucho menor que las exportaciones, y en varios países presentaron una variación interanual negativa como reflejo de la desaceleración económica regional (véase el cuadro I.7).

Cuadro I.7

América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones e importaciones de servicios, primer semestre de 2022 y de 2023

(En porcentajes)

	Exportaciones		Importaciones	
	Enero a junio de 2022	Enero a junio de 2023	Enero a junio de 2022	Enero a junio de 2023
América Latina y el Caribe	45,1	17,0	41,5	4,1
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	37,6	17,4	52,0	6,2
Argentina	57,8	22,5	88,5	16,5
Brasil	30,7	12,5	44,8	2,6
Paraguay	25,9	37,3	67,2	2,1
Uruguay	52,2	34,5	40,9	21,7
Venezuela (República Bolivariana de)	...	...	...	...
Comunidad Andina	73,0	19,2	45,2	-3,8
Bolivia (Estado Plurinacional de) ^a	99,8	53,4	43,0	8,6
Colombia	79,0	18,1	47,0	-7,4
Ecuador	46,6	16,1	55,0	-7,1
Perú	70,8	17,8	39,7	0,1
Alianza del Pacífico^b	46,6	16,7	32,9	3,9
Chile	38,7	29,5	47,7	-13,6
México	39,2	14,1	23,5	14,7
Mercado Común Centroamericano (MCCA)	41,6	15,7	42,4	5,7
Costa Rica ^a	37,3	19,9	36,6	7,6
El Salvador ^a	26,9	12,6	34,2	-2,4
Guatemala ^a	26,2	18,6	49,3	1,1
Honduras	15,7	15,0	41,6	7,8
Nicaragua ^a	35,2	9,0	41,3	2,4
Panamá	61,3	13,4	47,5	11,9
El Caribe	69,5	11,3	38,6	-3,8
Cuba	...	...	...	...
República Dominicana ^a	60,5	13,5	55,9	-3,7
Comunidad del Caribe (CARICOM)	78,3	9,5	33,2	-3,9
Bahamas	58,7	-1,2	16,3	7,2
Barbados	...	...	...	...
Belice	59,1	11,1	40,2	-1,2
Guyana	22,1	29,6	34,8	0,7
Haití	6,0	-2,2	-21,9	-11,8
Jamaica	79,6	8,3	14,6	-0,1
Suriname	55,6	12,2	36,2	-1,1
Trinidad y Tabago	103,6	34,7	80,1	-21,0
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)	161,7	18,7	33,0	2,9
Antigua y Barbuda	37,7	11,4	24,0	4,8
Dominica	66,4	10,8	8,9	8,5
Granada	865,2	-7,3	24,0	4,8
Saint Kitts y Nevis	662,2	68,3	34,2	8,8
San Vicente y las Granadinas	351,9	47,8	20,2	11,1
Santa Lucía	166,5	22,7	60,1	-5,6

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

^a Los flujos comerciales de servicios para el primer semestre de 2023 incluyen estimaciones para el segundo trimestre de ese año.

^b La información de Colombia y el Perú se presenta junto con la de los otros miembros de la Comunidad Andina.

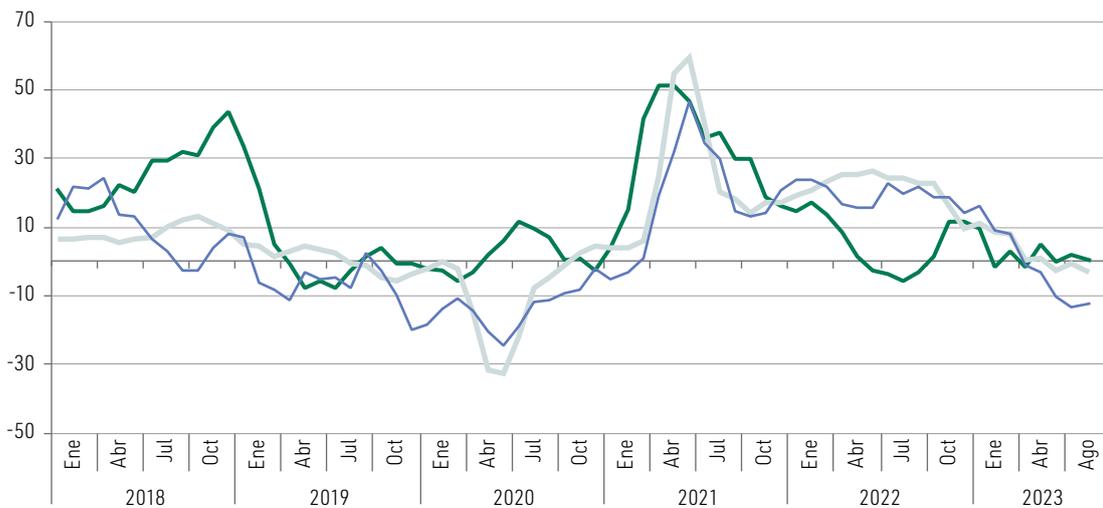
4. Análisis del desempeño comercial por principales socios

Entre enero y agosto de 2023, los flujos comerciales de la región con sus principales socios extrarregionales muestran dinámicas similares, con una disminución tanto de las exportaciones como de las importaciones (véase el gráfico I.25). Sin embargo, se observan diferencias cuando se analiza la evolución del comercio de cada país. En general, durante el primer semestre de 2023, México y Centroamérica mostraron un mayor dinamismo en su comercio con los Estados Unidos y la Unión Europea que América del Sur, que tiene una mayor vinculación con China y el resto de Asia (véanse los anexos I.A4 y I.A5).

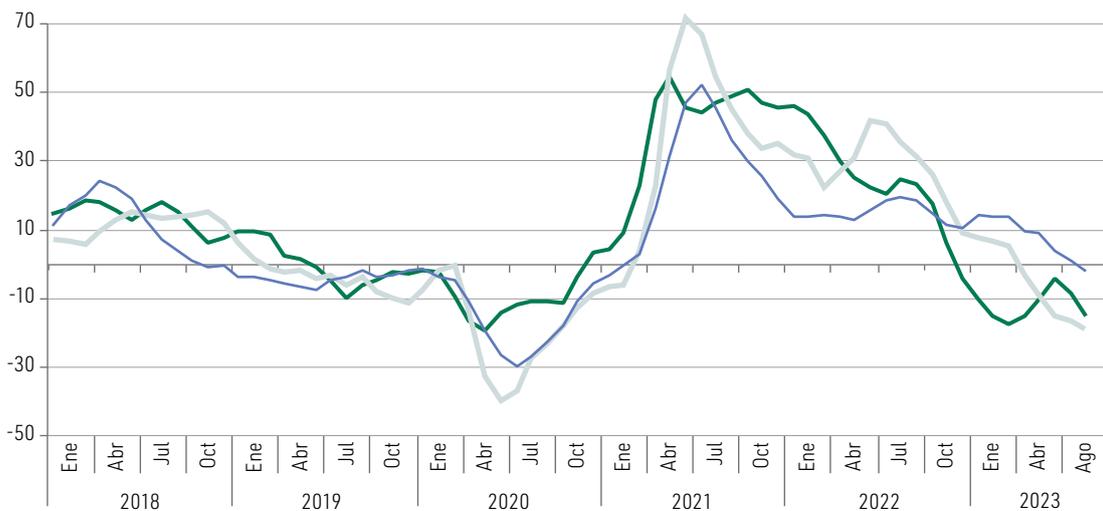
Gráfico I.25

América Latina y el Caribe: variación interanual del valor del comercio de bienes con China, los Estados Unidos y la Unión Europea, enero de 2018 a agosto de 2023
(En porcentajes)

A. Exportaciones



B. Importaciones



— China — Unión Europea — Estados Unidos

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

En promedio, las exportaciones regionales hacia la Unión Europea presentan una tendencia declinante muy marcada y constante, que únicamente se frenó en los meses de julio y agosto de 2023. En el caso de las exportaciones a los Estados Unidos y China, aunque la tendencia también es negativa, se aprecia una mayor resiliencia, ya que durante el primer semestre se observó una variación interanual positiva (de un 2,5% y un 2,1%, respectivamente). En ambos casos, las tasas de variación negativas aparecen en los meses de julio y agosto. Por otra parte, en el primer semestre se registraron caídas de las importaciones desde todos los principales socios de la región, excepto la Unión Europea (8,6%). Esta cifra contrasta con la caída de las compras desde China y los Estados Unidos (-10,9% y -5,8%, respectivamente) (véase el cuadro I.8).

Cuadro I.8

América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones e importaciones de bienes por socio, primer semestre de 2021, 2022 y 2023
(En porcentajes)

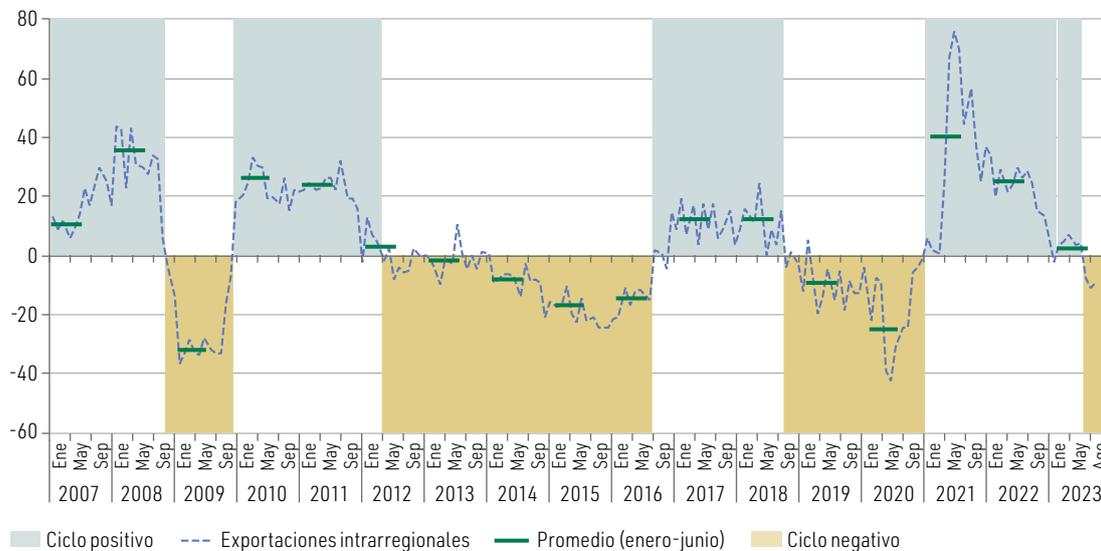
	Exportaciones			Importaciones		
	Enero a junio de 2021	Enero a junio de 2022	Enero a junio de 2023	Enero a junio de 2021	Enero a junio de 2022	Enero a junio de 2023
Mundo	31,4	21,2	-1,7	30,9	29,0	-4,5
Estados Unidos	29,0	24,9	2,5	30,0	32,3	-5,8
Unión Europea	22,3	18,4	-1,9	22,3	15,1	8,6
Asia	37,4	9,5	-3,9	30,9	24,1	-7,0
China	44,7	4,3	2,1	33,5	29,8	-10,9
Otras economías de Asia	27,9	17,1	-11,8	27,5	16,4	-1,1
América Latina y el Caribe	35,2	25,3	2,4	35,2	25,3	2,4

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

Por otra parte, durante el primer semestre de 2023 las exportaciones intrarregionales se mostraron más resilientes que las exportaciones totales, al registrarse un alza de su valor del 2,4%. Sin embargo, su trayectoria de mediano plazo exhibe una tendencia descendente. En efecto, si bien entre enero y mayo de 2023 las exportaciones intrarregionales crecieron a tasas interanuales del 5% en promedio, a partir de junio las tasas de variación se tornaron negativas y registraron un promedio del -9% en julio y agosto, como reflejo de la desaceleración de la demanda regional (véase el gráfico I.26). Las mayores caídas interanuales en el primer semestre de 2023 correspondieron a los sectores del caucho y el plástico, los metales y productos de metal, química y farmacia, y textiles, confecciones y calzado (véase el gráfico I.27). Todos ellos, excepto el último, son sectores productores principalmente de bienes intermedios. Los sectores que mostraron aumentos fueron aquellos más vinculados a los bienes de consumo, como los productos agrícolas y agropecuarios, y los alimentos, bebidas y tabaco, así como los vehículos y las maquinarias y equipos, relacionados con los bienes de capital.

Gráfico I.26

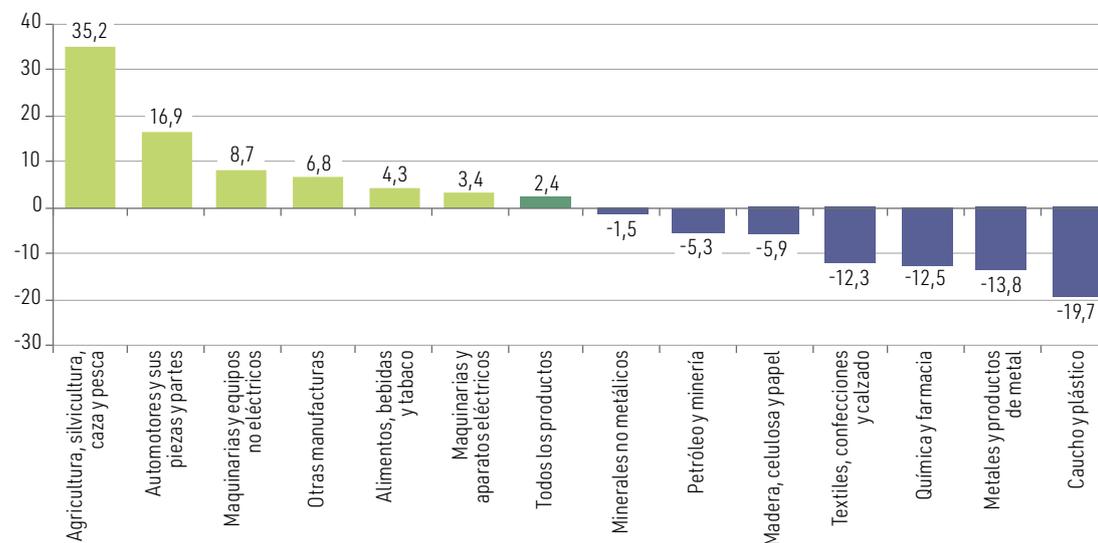
América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones intrarregionales de bienes, enero de 2007 a agosto de 2023
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

Gráfico I.27

América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones intrarregionales de bienes, por sector económico, enero-junio de 2023
(En porcentajes)

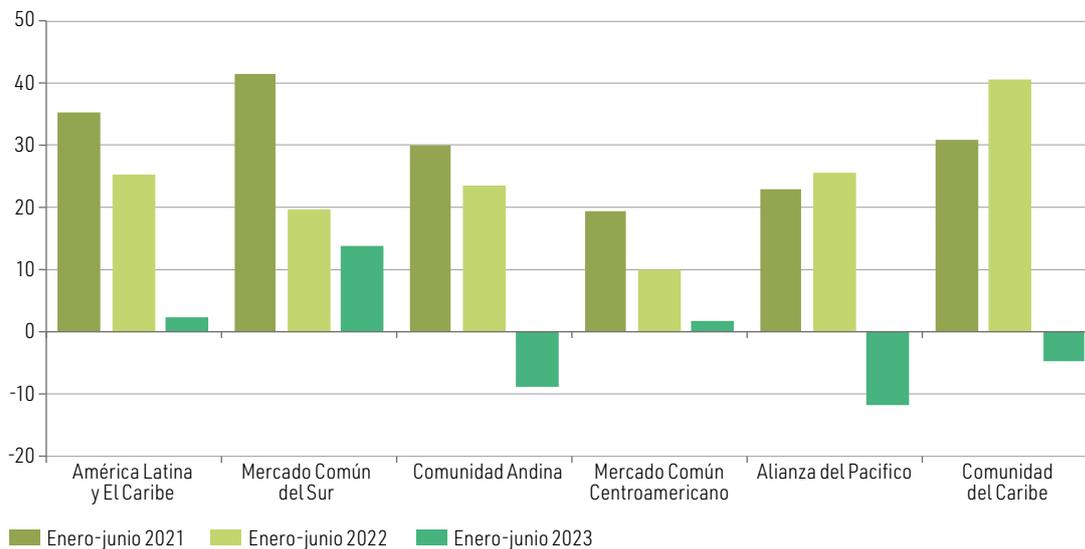


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

En el primer semestre de 2023, el desempeño del comercio dentro de cada agrupación mostró una gran heterogeneidad entre las distintas agrupaciones subregionales. Los intercambios entre los países miembros del MERCOSUR mostraron un gran dinamismo, al expandirse a una tasa interanual del 14,9%, en tanto que el comercio dentro del Mercado Común Centroamericano (MCCA) creció un 2%. Por el contrario, se observaron caídas del comercio entre los miembros de la Alianza del Pacífico, de la Comunidad Andina y de la Comunidad del Caribe (CARICOM) (véase el gráfico I.28). La mayor contracción se produjo en la Alianza del Pacífico (-11%), principalmente por la caída de las exportaciones de México a los otros países miembros. En el caso de los flujos comerciales entre los países de la Comunidad Andina, que disminuyeron un 8,6%, la mayor caída se registró en las exportaciones del Perú hacia el resto de sus socios. En general, los sectores cuyas exportaciones dentro de la misma agrupación mostraron una mayor desaceleración fueron los vinculados al comercio de productos agrícolas, mineros, químicos y alimentos, en tanto que se mostraron más resilientes los sectores de la manufactura pesada, especialmente los productores de automotores y maquinarias eléctricas (véase el cuadro I.9).

Gráfico I.28

América Latina y el Caribe y agrupaciones seleccionadas: variación interanual de las exportaciones de bienes dentro de cada agrupación, enero a junio de 2021, 2022 y 2023
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

Cuadro I.9

América Latina y el Caribe (agrupaciones subregionales seleccionadas): variación interanual del comercio dentro de cada agrupación, por sectores económicos, enero-junio de 2023
(En porcentajes)

Sector	Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	Comunidad Andina	Mercado Común Centroamericano (MCCA)	Alianza del Pacífico	Comunidad del Caribe (CARICOM)
Agricultura, silvicultura, caza y pesca	63,8	-6,5	9,2	-0,3	-7,2
Petróleo y minería	64,3	-4,2	-1,5	-48,1	-6,7
Alimentos, bebidas y tabaco	12,8	-11,3	12,3	-9,0	13,0
Textiles, confecciones y calzado	-7,1	-12,2	-14,6	-3,8	57,8
Madera, celulosa y papel	-4,0	8,5	10,7	-11,4	-34,1

Sector	Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	Comunidad Andina	Mercado Común Centroamericano (MCCA)	Alianza del Pacífico	Comunidad del Caribe (CARICOM)
Química y farmacia	2,2	-6,8	3,5	-2,8	4,6
Caucho y plástico	-12,9	-22,4	-4,9	-33,9	-1,1
Minerales no metálicos	-6,1	2,5	33,7	9,4	-47,8
Metales y productos de metal	10,5	-17,2	6,2	-27,8	0,0
Maquinarias y equipos no eléctricos	6,7	-15,5	17,7	-7,0	5,8
Maquinarias y aparatos eléctricos	6,7	4,9	4,1	-13,4	28,3
Automotores y sus piezas y partes	10,9	9,2	10,9	23,3	114,4
Otras manufacturas	-2,5	30,7	-20,4	46,1	-67,5
Todos los productos	14,9	-8,6	2,0	-11,8	-4,5

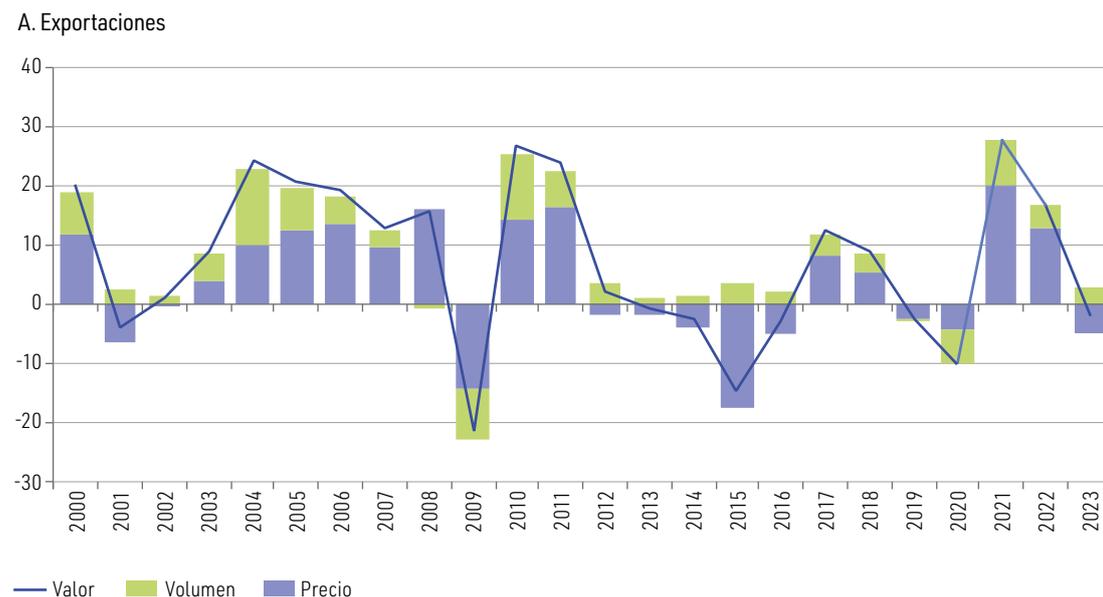
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

5. Proyecciones para 2023

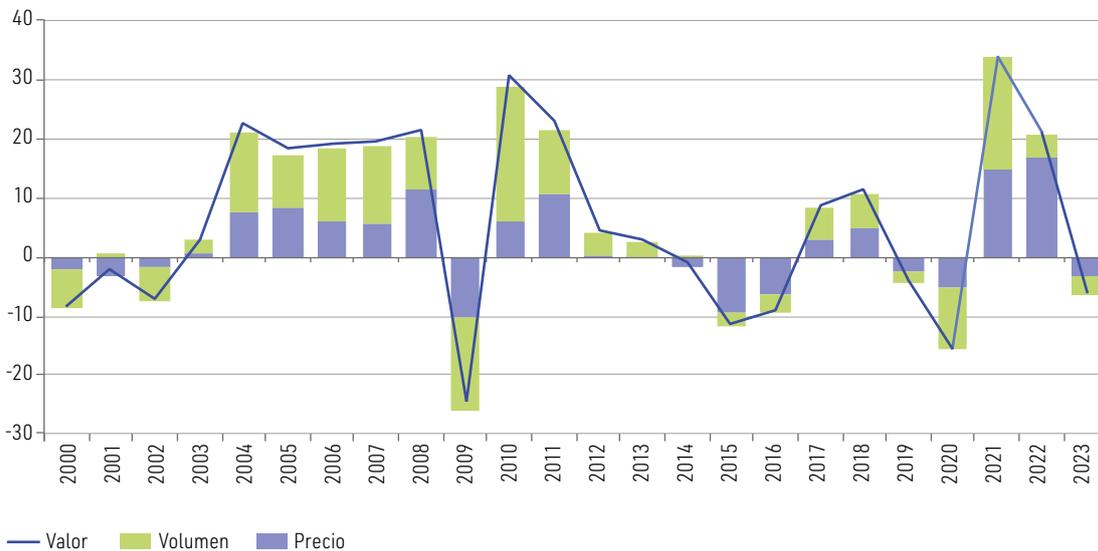
La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) proyecta que en 2023 el valor de las exportaciones de bienes de la región disminuirá un 2%, como resultado de una contracción del 5% de los precios de sus principales productos de exportación y de un aumento del 3% del volumen exportado. Por su parte, el valor de las importaciones regionales de bienes caerá un 6% como consecuencia de la desaceleración económica, con disminuciones del 3% tanto de los precios como del volumen importado (véase el gráfico I.29). Las cifras proyectadas son similares a las registradas en 2019, antes de la irrupción de la pandemia de COVID-19.

Gráfico I.29

América Latina y el Caribe: variación anual del comercio de bienes, 2000-2022 y proyección para 2023
(En porcentajes)



B. Importaciones



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

Se proyecta que la mayoría de los países cuyas exportaciones crecieron durante la primera mitad de 2023 (Bahamas, Brasil, Costa Rica, Guyana, México, Nicaragua, Paraguay y Jamaica) mantendrán registros de exportación positivos durante el segundo semestre. En todos los casos se trata de países relativamente poco dependientes de la exportación de materias primas (principalmente Costa Rica y México) o que se han beneficiado del alza de precios —y, en algunos casos, del volumen exportado— de productos básicos como el petróleo, la soja, el oro, la plata, el banano y el azúcar, entre otros.

En 2023, aproximadamente la mitad de los países de la región presentarán aumentos de sus volúmenes exportados en respuesta al deterioro de los precios de sus principales productos de exportación (véase el cuadro I.10). Este no será el caso de países que enfrentan situaciones excepcionales, como las sequías en la Argentina y el Uruguay, que han redundado en una caída de los volúmenes exportados, principalmente de soja y cereales. Otros países no podrán aumentar sus volúmenes de exportación debido a que enfrentan cuellos de botella en términos de producción. Por ejemplo, el Estado Plurinacional de Bolivia requiere nuevas inversiones para expandir los envíos de gas. En Trinidad y Tabago también se proyecta una caída del volumen exportado, del 16%, debido a la caída que presentó en el período que va de enero a mayo la producción de tres de sus principales productos de exportación: el gas natural (-26%), el petróleo (-6%) y el amonio (-8%) (Banco Central de Trinidad y Tabago, 2023).

Se destacan los casos de México y Centroamérica, para los que en promedio se proyecta un aumento del valor exportado del 2% en cada caso, con aumentos del volumen del 4% y el 3%, respectivamente, y leves caídas de los precios. Las mayores bajas de precio tendrán lugar en América del Sur, subregión donde se concentran un gran número de países exportadores de energía y productos de la minería, los dos sectores que presentaron las mayores caídas de precios entre enero y agosto de 2023 (véase el gráfico I.30A). En el caso de las importaciones, se proyectan caídas de los volúmenes en todas las subregiones debido a la abrupta desaceleración económica y la consecuente caída de la demanda. La principal excepción es México, donde se proyecta que el volumen importado registrará una variación nula respecto de 2022 (véase el gráfico I.30B).

Cuadro I.10

América Latina y el Caribe: variación proyectada del comercio de bienes en precio, volumen y valor, 2023
(En porcentajes)

	Exportaciones			Importaciones		
	Precio	Volumen	Valor	Precio	Volumen	Valor
América Latina y el Caribe	-5	3	-2	-3	-3	-6
América Latina	-5	3	-2	-3	-3	-6
América del Sur	-9	4	-5	-4	-7	-11
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	-9	6	-3	-6	-3	-8
Argentina	-9	-14	-22	-4	-3	-7
Brasil	-8	13	3	-7	-3	-10
Paraguay	-4	26	21	2	-1	1
Uruguay	-4	-17	-20	-6	1	-5
Venezuela (República Bolivariana de)	-16	-9	-24	3	3	6
Comunidad Andina	-10	-3	-12	-2	-14	-16
Bolivia (Estado Plurinacional de)	-10	-8	-17	-4	-8	-12
Colombia	-16	3	-14	2	-21	-20
Ecuador	-7	1	-6	-6	-4	-9
Perú	-5	-8	-12	-4	-12	-16
Alianza del Pacífico^a	-4	3	-1	-2	-4	-5
Chile	-6	4	-3	-4	-11	-15
México	-2	4	2	-1	0	-1
Centroamérica	-1	3	2	-2	-1	-3
Costa Rica	1	15	16	-1	5	4
El Salvador	-2	-2	-4	-3	-5	-8
Guatemala	-2	-3	-5	-4	-4	-7
Honduras	-2	-1	-3	-3	-4	-6
Nicaragua	2	9	11	-3	-2	-4
Panamá (sin incluir la Zona Libre de Colón)	-4	-3	-7	2	9	12
Panamá (incluida la Zona Libre de Colón)	-2	7	5	3	3	7
El Caribe	-5	-1	-6	-3	-7	-10
Cuba	-4	-3	-7	-3	-33	-35
República Dominicana	2	-5	-3	-4	-2	-6
Comunidad del Caribe (CARICOM)	-9	-2	-11	-2	-8	-10
Bahamas	-6	15	8	-3	7	4
Barbados	-3	19	15	-1	-42	-43
Belice	3	-14	-12	-2	-5	-7
Guyana	-6	54	45	-5	-6	-10
Haití	1	-14	-13	-1	-41	-42
Jamaica	-6	24	17	-3	-6	-9
Suriname	5	-32	-28	-2	-4	-6
Trinidad y Tabago	-14	-16	-28	1	-7	-6
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)	-3	24	21	-3	-1	-2
Antigua y Barbuda	-3	-18	-21	-4	-24	-28
Dominica	-2	-19	-21	-3	-13	-16
Granada	-3	123	117	-3	24	21
Saint Kitts y Nevis	1	14	15	-2	1	-1
San Vicente y las Granadinas	-8	-4	-12	-3	-13	-16
Santa Lucía	0	20	20	-2	20	18

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

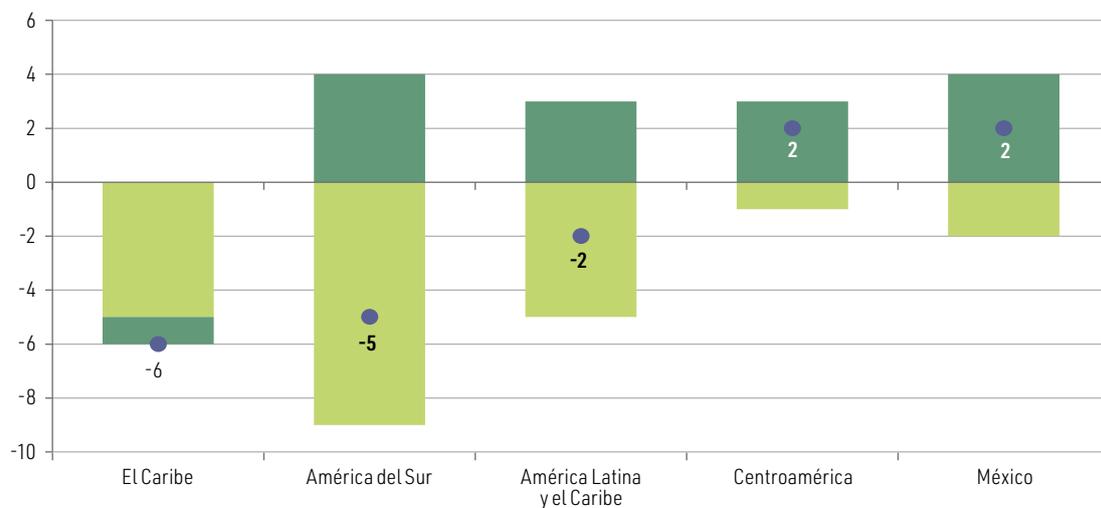
^a La información de Colombia y Perú se presenta junto con la de los otros miembros de la Comunidad Andina.

Gráfico I.30

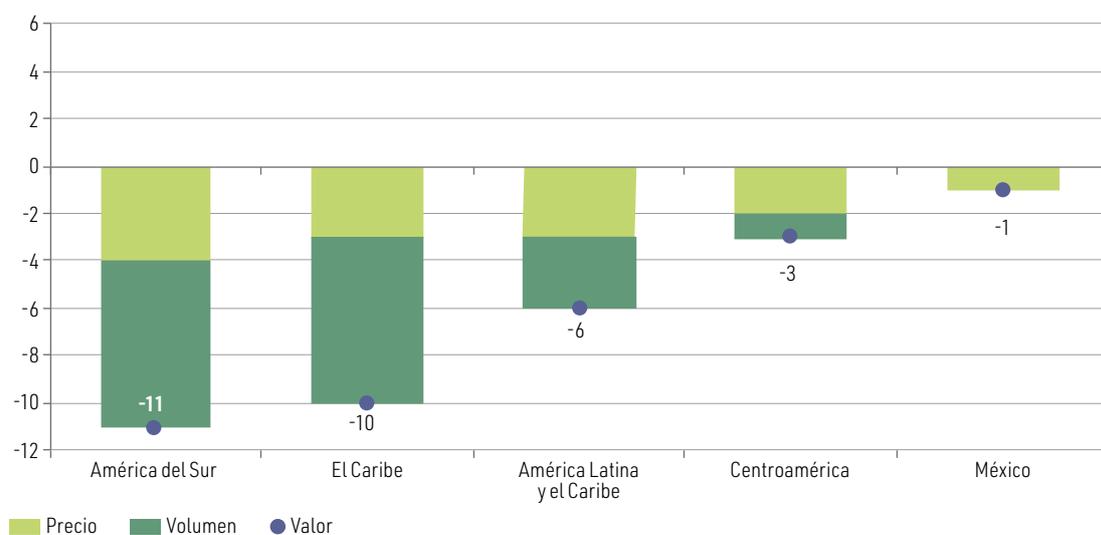
América Latina y el Caribe, subregiones y México: variación proyectada del comercio de bienes en precio, volumen y valor, 2023

(En porcentajes)

A. Exportaciones



B. Importaciones



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

Por destinos, se proyecta que el mayor dinamismo de las exportaciones se concentrará en los Estados Unidos y China, con aumentos del valor exportado del 1% y el 4,7%, respectivamente (véase el cuadro I.11). Por el contrario, se prevé que las exportaciones destinadas a la Unión Europea, el resto de Asia y el resto del mundo se contraigan. Este patrón diferenciado se traducirá en un aumento del peso de los Estados Unidos y China como destinos de las exportaciones totales de bienes de la región, que alcanzará niveles del 46% y el 14%, respectivamente. En cuanto a las importaciones, se proyecta

una caída generalizada de las compras desde todos sus principales orígenes, excepto las provenientes de la Unión Europea, que crecerían un 5,7%. Las compras desde China experimentarían la mayor contracción (-11,4%). De este modo, se proyecta un aumento de la participación de la Unión Europea en las importaciones regionales de poco más de 1 punto porcentual y una caída equivalente del peso de China. Por último, se prevé que el valor del comercio intrarregional caiga un 1% en 2023, con lo que el coeficiente de comercio intrarregional (medido por las exportaciones) se ubicaría en torno al 14%.

Cuadro I.11

América Latina y el Caribe: variación anual del valor del comercio de bienes, por socios principales, 2022 y proyección para 2023
(En porcentajes)

	Exportaciones		Importaciones		Contribución al crecimiento en 2023	
	2022	2023	2022	2023	Exportaciones	Importaciones
Mundo	16,8	-2,0	21,1	-6,0	-2,0	-6,0
Estados Unidos	20,1	1,0	25,6	-7,8	0,5	-2,5
Unión Europea	18,2	-4,9	14,8	5,7	-0,5	0,7
Asia	6,7	-2,0	16,0	-8,6	-0,6	-2,9
China	3,9	4,7	18,0	-11,4	0,6	-2,4
Otras economías de Asia	10,6	-10,5	13,0	-4,2	-1,2	-0,6
América Latina y el Caribe	19,0	-1,0	23,1	-1,0	-0,1	-0,1
Resto del mundo	25,2	-13,0	31,8	-12,0	-1,3	-1,1

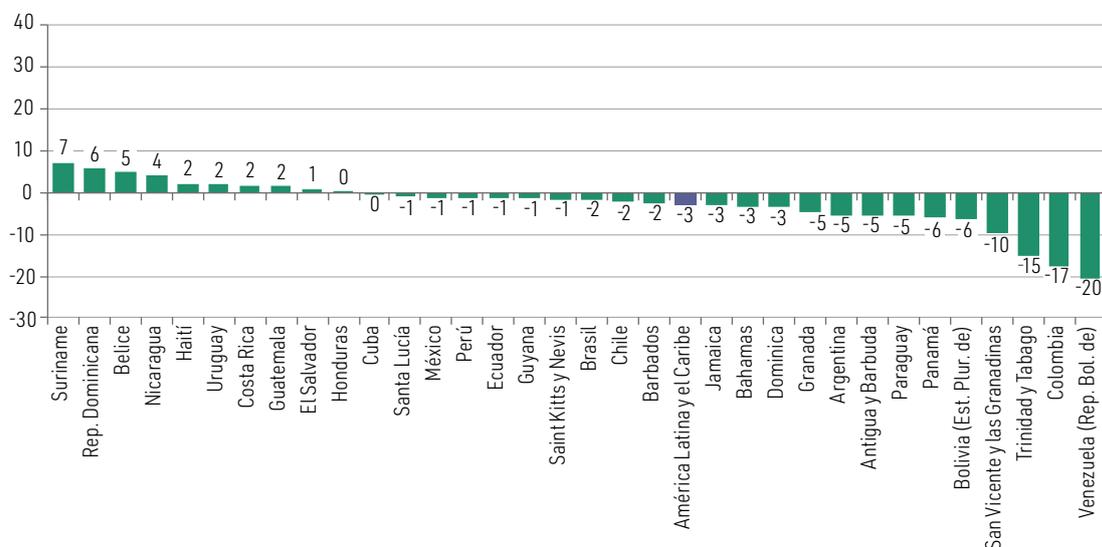
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de los bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística respectivos.

El hecho de que los precios de las importaciones de bienes de la región aumenten más que los precios de sus exportaciones se traduciría en un deterioro del 3% de sus términos del intercambio en 2023⁶. Sin embargo, la situación varía ampliamente entre los distintos países (véase el gráfico I.31). La mayor caída de los términos de intercambio (-11% en promedio) se producirá entre los países exportadores de hidrocarburos, que se vieron afectados por el choque de la baja de sus precios durante gran parte del año. Un segundo grupo de países cuyos términos de intercambio se verán deteriorados es el de los exportadores de productos agropecuarios, para los cuales se proyecta una caída del 4%. Los términos de intercambio de los exportadores de minerales, al igual que los del Brasil, presentarán una caída del 2%. Por su parte, México recibirá un impacto menor (con una caída del 1%), ya que se ha beneficiado del aumento de los precios de algunos de sus principales productos de exportación, como computadores, automotores y autopartes. Por último, se proyecta que nueve países tendrán una variación positiva en sus términos de intercambio en 2023. Se trata de países ubicados en Centroamérica y el Caribe, a los que se suma el Uruguay. Esto se debe a que son países altamente dependientes de las importaciones de energía, por lo que se ven beneficiados por su menor costo. De igual manera, estos países se han visto favorecidos por los menores precios de los alimentos.

⁶ En términos de valor, esta caída equivale a alrededor de 39.000 millones de dólares, suma que supera al promedio de las importaciones de los países de la CARICOM en el bienio 2021-2022.

Gráfico I.31

América Latina y el Caribe: variación proyectada de los términos de intercambio, por país, 2023
(En porcentajes)



Fuente: Proyecciones de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

A partir de la información sobre el comercio de servicios incluida en la balanza de pagos de los países de la región, así como de su comercio de bienes, las expectativas del sector del turismo y las proyecciones de crecimiento económico, se proyecta un crecimiento de las exportaciones regionales de servicios del 12% en 2023 (véase el gráfico I.32A). Esta cifra, si bien es inferior a la expansión promedio observada entre 2021 y 2022, supera todos los registros alcanzados entre 2012 y 2019. En 2021 y 2022 el grueso del crecimiento de las exportaciones regionales de servicios se debió al segmento de viajes, como reflejo de la gradual recuperación del turismo internacional tras su colapso en 2020. En cambio, a medida que la actividad turística se acerca a sus niveles anteriores a la pandemia, en 2023 dicho segmento haría una contribución similar a la de los servicios modernos. Ambos aportarían conjuntamente más del 89% del crecimiento proyectado de las exportaciones de servicios. Para las importaciones de servicios se proyecta un crecimiento del 6%, en concordancia con la desaceleración de la actividad económica regional (véase el gráfico I.32B). Nuevamente, se observan contribuciones importantes de los viajes y los servicios modernos, que compensarían la contribución negativa del transporte.

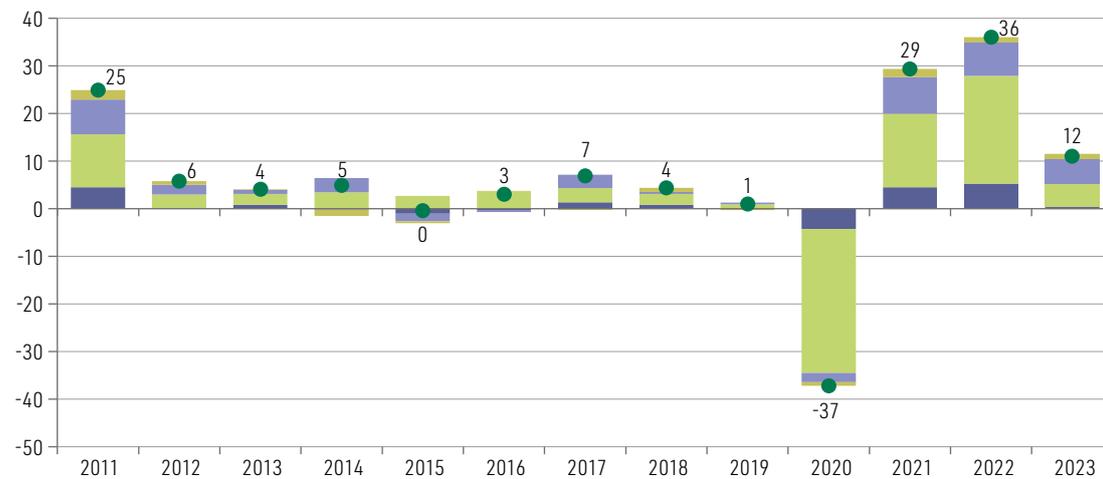
Las estimaciones sobre la evolución del comercio de servicios por países en 2023 muestran que las exportaciones presentarían un impulso mayor que las importaciones, y que los aumentos en general serían mayores en América del Sur y Centroamérica que en los países del Caribe (véase el cuadro I.12). Estos últimos, altamente dependientes del turismo internacional, aún presentan niveles de llegadas de turistas que se ubican un 5% por debajo del promedio anterior a la pandemia (OMT, 2023b). No obstante, se espera que en los países de la CARICOM se produzca un repunte importante en lo que resta del año. Según cifras de la Organización Mundial del Turismo (OMT, 2023b), entre enero y julio de 2023 la llegada de turistas internacionales en los países de la CARICOM fue un 25% más alta que la registrada en el mismo período de 2022.

Gráfico I.32

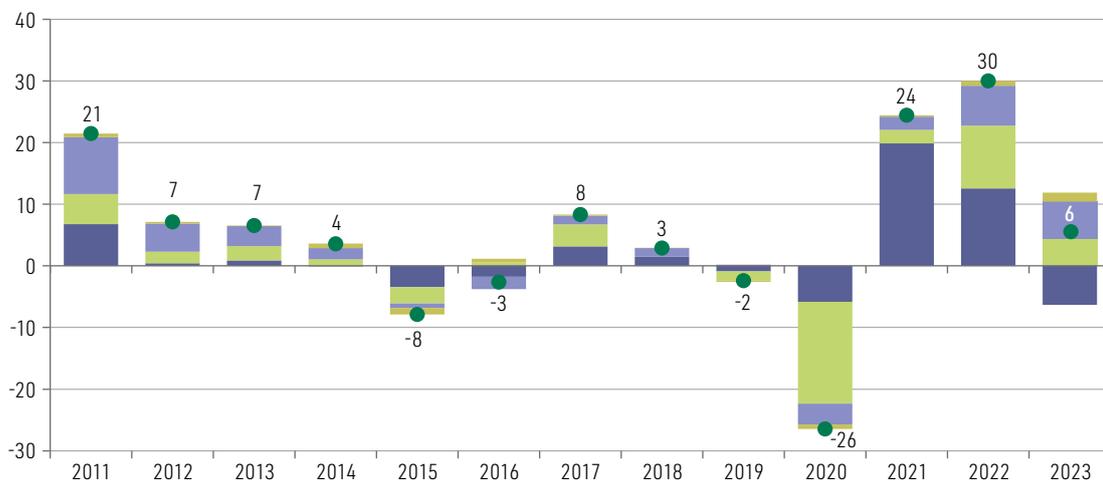
América Latina y el Caribe: variación del valor del comercio de servicios y contribución de sus principales componentes, 2011-2022 y proyección para 2023

(En porcentajes)

A. Exportaciones



B. Importaciones



■ Otros servicios ■ Servicios modernos ■ Viajes ■ Transportes ● Total de servicios

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de la balanza de pagos suministrada por los bancos centrales e institutos de estadística de los países de la región.

Nota: La agregación de servicios modernos incluye seguros y pensiones, servicios financieros, cargos por el uso de propiedad intelectual, servicios de telecomunicaciones, informática e información y otros servicios empresariales. La categoría otros servicios incluye servicios relacionados con los bienes, servicios personales, culturales y recreativos, y servicios de gobierno.

^a Incluye información para 30 países. Para la realización de las proyecciones se contó con información completa hasta el primer trimestre de 2023 para 28 países (que representaron el 98% del comercio regional de servicios en 2022), y hasta el segundo trimestre de 2023 para 17 países (Argentina, Antigua y Barbuda, Brasil, Chile, Colombia, Dominica, Ecuador, Granada, Honduras, México, Paraguay, Perú, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Suriname y Uruguay). Estos países representaron el 86% del comercio regional de servicios en 2022. No se incluyen Barbados, Cuba ni Venezuela (República Bolivariana de), por no disponerse de información.

Cuadro I.12

América Latina y el Caribe: variación anual del valor del comercio de servicios, 2022 y proyección para 2023
(En porcentajes)

	Exportaciones		Importaciones	
	2022	2023	2022	2023
América Latina y el Caribe	37	12	30	6
América Latina	36	13	31	6
América del Sur	41	13	36	3
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	34	14	41	10
Argentina	53	17	63	14
Brasil	27	10	36	8
Paraguay	35	17	39	11
Uruguay	46	28	38	14
Venezuela (República Bolivariana de)	...	...	...	...
Comunidad Andina	63	8	28	-5
Bolivia (Estado Plurinacional de)	105	25	36	6
Colombia	65	8	27	-8
Ecuador	39	8	34	-7
Perú	68	5	27	-3
Alianza del Pacífico	36	13	23	4
Chile	43	21	28	-11
México	27	15	20	14
Mercado Común Centroamericano (MCCA)	35	12	29	6
Costa Rica	29	16	29	11
El Salvador	39	3	21	-4
Guatemala	31	9	32	0
Honduras	15	10	28	3
Nicaragua	49	2	28	1
Panamá	45	14	31	15
El Caribe	45	4	21	-2
Cuba	...	...	...	...
República Dominicana	40	6	27	-5
Comunidad del Caribe (CARICOM)	52	2	19	0
Bahamas	35	-9	-2	8
Barbados	...	...	...	...
Belize	37	13	19	-3
Guyana	2	36	31	3
Haití	2	-11	-11	-24
Jamaica	55	-1	2	1
Suriname	49	10	19	3
Trinidad y Tabago	95	18	41	-7
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)	162	19	33	3
Antigua y Barbuda	38	11	24	5
Dominica	66	11	9	8
Granada	865	-7	24	5
Saint Kitts y Nevis	662	68	34	9
San Vicente y las Granadinas	352	48	20	11
Santa Lucía	166	23	60	-6

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de la balanza de pagos suministrada por los bancos centrales e institutos de estadística de los países de la región.

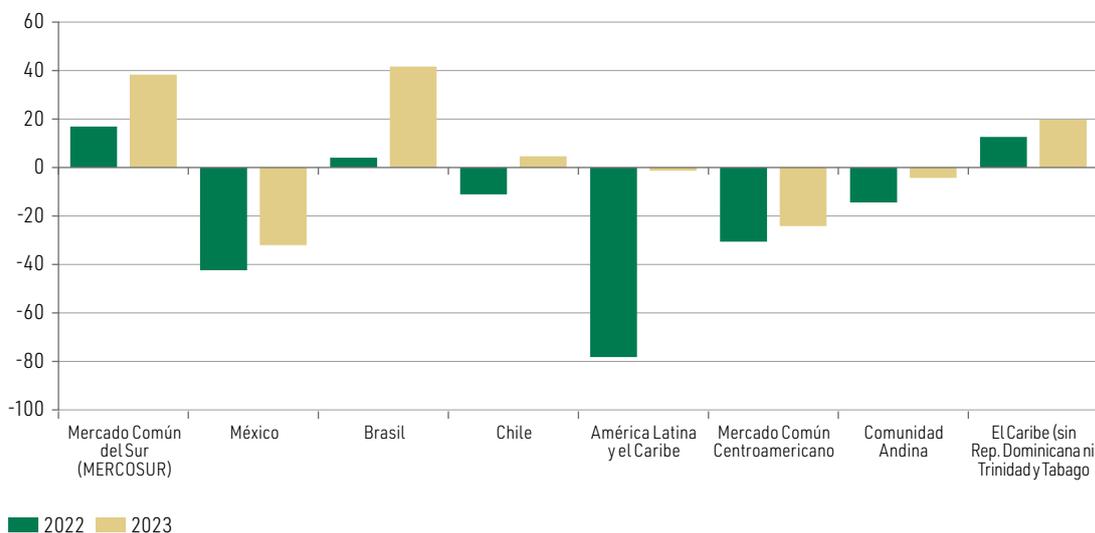
Debido a que la caída proyectada de las importaciones de bienes sería mayor que la disminución prevista de las exportaciones, el comercio de bienes de la región pasaría de un déficit de 22.000 millones de dólares en 2022 a un superávit de 44.000 millones de dólares en 2023. En general, aquellos países y agrupaciones que en 2022 ya registraban un superávit lo verían aumentado en 2023, mientras que aquellos que presentaban déficits los disminuirían (véase el gráfico I.33A). En el caso de los servicios, el hecho de que el aumento proyectado de las exportaciones sea mayor que el de las importaciones redundaría en que la región reduzca levemente su déficit comercial en comparación con 2022, el que pasaría de 50.000 a 39.000 millones de dólares (véase el gráfico I.33B). Considerando tanto los bienes como los servicios, la región presentaría una considerable disminución de su déficit comercial entre 2022 y 2023, el que pasaría de 78.000 a solo 1.000 millones de dólares (véase el gráfico I.33C).

Gráfico I.33

América Latina y el Caribe (agrupaciones y países seleccionados): saldo comercial en bienes y servicios, 2022 y proyecciones para 2023
(En miles de millones de dólares corrientes)



C. Bienes y servicios



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de la balanza de pagos suministrada por los bancos centrales e institutos de estadística de los países de la región.

Nota: Los saldos totales de servicios y de bienes y servicios de América Latina y el Caribe no incluyen información de Barbados, Cuba, Granada y Venezuela (República Bolivariana de).

En suma, tras dos años de crecimiento a tasas de dos dígitos, en 2023 el valor de las exportaciones regionales de bienes presentará una caída, en un contexto adverso caracterizado por la débil demanda mundial y los crecientes vínculos entre el comercio y la geopolítica. La expansión prevista de los envíos en términos de volumen no logrará compensar la caída de los precios de la mayoría de las materias primas que la región exporta. En consecuencia, la evolución de las exportaciones regionales —particularmente en América del Sur— sigue estando fuertemente determinada por las fluctuaciones de los precios de las materias primas. Este patrón es especialmente marcado en la relación comercial con China, tema que se aborda en el siguiente capítulo. En esta compleja coyuntura, la expansión proyectada de las exportaciones de servicios es una buena noticia. Sin embargo, el impulso que le ha dado la recuperación del turismo internacional debería ir atenuándose, a medida que este se acerca a sus niveles anteriores a la pandemia. Así pues, sigue pendiente el desafío de avanzar en la diversificación y agregación de conocimiento a las exportaciones regionales de bienes y servicios con vistas a lograr una inserción más dinámica y sostenible en el comercio mundial.

Bibliografía

- Agencia EFE (2023), “Suramérica camina hacia la normalización del sector turístico en 2023”, *El Espectador*, 1 de febrero [en línea] <https://www.elespectador.com/turismo/suramerica-camina-hacia-la-normalizacion-del-sector-turistico-en-2023/>.
- Aiyar, S. y otros (2023), “Goeconomic fragmentation and the future of multilateralism”, *Staff Discussion Notes*, N° 2023/001, Washington, D.C., Fondo Monetario Internacional (FMI).
- Alfaro, L. y D. Chor (2023), “Global supply chains: the looming ‘great reallocation’”, *Working Paper*, N° 31661, National Bureau of Economic Research (NBER) [en línea] <http://www.nber.org/papers/w31661>.
- Antràs, P. (2020), “De-globalisation? Global value chains in the post-COVID-19 age”, *Working Paper*, N° 28115, National Bureau of Economic Research (NBER) [en línea] <https://www.nber.org/papers/w28115>.
- Banco Central de Trinidad y Tabago (2023), *Economic Bulletin*, vol. XXV, N° 2, julio [en línea] <https://www.central-bank.org.tt/node/1956>.
- Banco Central del Paraguay (2023), *Reporte de Comercio Exterior (COMEX)*, Asunción, agosto [en línea] <https://www.bcp.gov.py/informe-de-comercio-exterior-mensual-i466>.

- Banco de la Reserva Federal de Nueva York (s.f.), Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI) [en línea] <https://www.newyorkfed.org/research/policy/gscpi#/overview>.
- Banco Mundial (2023), *Commodity Markets Outlook: Lower Prices, Little Relief, April 2023*, Washington, D.C.
- Bolsa de Comercio de Rosario (2023), “Coyuntura Económica BCR - Mayo de 2023” [en línea] <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informe-coyuntura-macroeconomica/informe-coyuntura>.
- Campos, R. y otros (2023), “Geopolitical fragmentation and trade”, Centre for Economic Policy Research (CEPR), 31 de julio [en línea] <https://cepr.org/voxeu/columns/geopolitical-fragmentation-and-trade>.
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2023a), *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2022* (LC/PUB.2022/23-P), Santiago.
- _____(2023b), *Estudio Económico de América Latina y el Caribe, 2023* (LC/PUB.2023/11-P), Santiago.
- Chevalier, S. (2023), “E-commerce in Latin America - statistics & facts”, Statista, 31 de agosto [en línea] <https://www.statista.com/topics/2453/e-commerce-in-latin-america/>.
- Chorzempa, M. (2023), “New rules curbing US investment in China will be tricky to implement”, Peterson Institute for International Economics (PIIE), 3 de mayo [en línea] <https://www.piie.com/blogs/realtime-economics/new-rules-curbing-us-investment-china-will-be-tricky-implement>.
- COCHILCO (Comisión Chilena del Cobre) (2023), *El mercado de litio: desarrollo reciente y proyecciones al 2035. Actualización a mayo 2023* [en línea] <https://www.cochilco.cl/Mercado%20de%20Metales/Mercado%20del%20Litio%20-%20Proyecciones%20al%202035%20-06.06.2023i.pdf>.
- DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia) (2023), “Exportaciones (EXPO). Julio 2023”, *Boletín Técnico*, Bogotá, 5 de septiembre [en línea] <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/EXPORTACIONES/bol-EXPORTACIONES-jul2023.pdf>.
- Departamento de Empresas y Comercio del Reino Unido (2023), “Trade and Investment Factsheets: Grenada”, 21 de septiembre [en línea] <https://www.gov.uk/government/statistics/trade-and-investment-factsheets-partner-names-beginning-with-g-to-i>.
- Deza, N. (2023), “Bolivia proyecta una caída de 33% de sus exportaciones de gas en 2023 debido al declino de la producción”, *Econo Journal*, 14 de agosto [en línea] <https://econojournal.com.ar/2023/08/bolivia-proyecta-una-caida-de-33-de-sus-exportaciones-de-gas-en-2023-debido-al-declino-de-su-produccion/>.
- EBANX (2023), *Beyond Borders 2022-2023. Digital payments connecting businesses and people in rising economies: an overview of online commerce in Latin America and Africa* [en línea] <https://business.ebanx.com/en/beyond-borders-2023>.
- ECCB (Banco Central del Caribe Oriental) (2023), “Trade Statistics by” [en línea] <https://www.eccb-centralbank.org/statistics-category/external-sector/trade-statistics-by-sitc/m>.
- FENALCARBÓN (Federación Nacional de Productores de Carbón) (2023), “Exportaciones colombianas de carbón aumentaron 10,6% mientras las de coque disminuyeron 29%”, 23 de mayo [en línea] <https://fenalcarbon.org.co/2023/05/23/exportaciones-colombianas-de-carbon-aumentaron-106-mientras-las-de-coque-disminuyeron-29/>.
- Financial Times (2023), “Chinese economic activity data signals optimism after stimulus measures”, 15 de septiembre [en línea] <https://www.ft.com/content/7de4e1f8-5338-4289-beac-d245b6619a9b>.
- FMI (Fondo Monetario Internacional) (2023), *World Economic Outlook Update: Near-term Resilience, Persistent Challenges*, Washington, D.C., julio.
- FUNCEX (Fundación Centro de Estudios de Comercio Exterior) (2023), “Comércio exterior: índices de preço e quantum”, *Boletins Funcex*, vol. XXVII, N° 7, julio [en línea] http://www.funcex.org.br/publicacoes/boletins/pdf/Funcex_BoletimComercioExterior_Julho2023.pdf.
- Góes, C. y E. Bekkers (2022), “The impact of geopolitical conflicts on trade, growth, and innovation”, *Staff Working Paper*, N° ERSD-2022-09, Ginebra, Organización Mundial del Comercio (OMC).
- INDEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos de la Argentina) (2023), “Índices de precios y cantidades del comercio exterior: segundo trimestre de 2023”, *Informes Técnicos*, vol. 7, N° 155 [en línea] <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-2-41>.
- INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía de México) (2023), “Información oportuna sobre la balanza comercial de mercancías de México. Agosto de 2023”, *Comunicado de Prensa*, N° 561/23 [en línea] <https://www.inegi.org.mx/app/saladeprensa/noticia.html?id=8466>.
- Lardy, N. (2023), “How serious is China’s economic slowdown?”, Peterson Institute for International Economics (PIIE), 17 de agosto [en línea] <https://www.piie.com/blogs/realtime-economics/how-serious-chinas-economic-slowdown>.
- Longley, A. (2023), “Cómo la sequía que afecta al canal de Panamá está afectando al comercio global”, *Bloomberg Línea*, 22 de agosto [en línea] <https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/panama/la-sequia-que-afecta-al-canal-de-panama-esta-afectando-al-comercio-global/>.
- Manaadiar, H. (2023), “See-saw effect in ocean freight rates affecting supply and demand equilibrium”, *Shipping and Freight Resource*, 23 de marzo [en línea] <https://www.shippingandfreightresource.com/see-saw-effect-in-ocean-freight-rates-affecting-supply-and-demand-equilibrium/>.

- Ministerio de Economía y Finanzas del Paraguay (2023), “Reporte de Comercio Exterior (RCE)”, agosto [en línea] <https://economia.gov.py/index.php/informes-y-publicaciones#text-comercio>.
- MPCEIP (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca del Ecuador) (2023), “Boletín de cifras: comercio exterior”, septiembre [en línea] <https://www.produccion.gob.ec/boletines-de-comercio-exterior-2023/>.
- Nayak, S. y S. Acharya (2023), “Analysis: India’s surging services exports may shield economy from external risks”, Reuters, 3 de abril [en línea] <https://www.reuters.com/world/india/indias-surging-services-exports-may-shield-economy-external-risks-2023-04-03/>.
- ODEPA (Oficina de Estudios y Políticas Agrarias de Chile) (2023), “Precios diarios internacionales de productos básicos” [en línea] <https://www.odepa.gob.cl/publicaciones/boletines/precios-diaris-internacionales-de-productos-basicos#:~:text=Publicaci%C3%B3n%20diaria%20con%20precios%20internacionales%20de%20productos%20b%C3%A1sicos%3A,granos%2C%20aceites%2C%20az%C3%BAcar.%20Valores%20en%20USD%20por%20tonelada>.
- Oficina Nacional de Estadística de China (2023), “National economy showed good momentum of recovery in August”, 15 de septiembre [en línea] http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202309/t20230915_1942851.html.
- Olson, S. (2023), “Will US semiconductor restrictions on China backfire?”, Hinrich Foundation, 13 de junio [en línea] <https://www.hinrichfoundation.com/research/article/tech/will-us-semiconductor-restrictions-on-china-backfire/>.
- OMC (Organización Mundial del Comercio) (2023a), “El crecimiento del comercio se reducirá al 1,7% en 2023 tras una expansión del 2,7% en 2022”, 5 de abril [en línea] https://www.wto.org/spanish/news_s/news23_s/tfore_05apr23_s.htm.
- _____(2023b), *Perspectivas del comercio mundial y estadísticas*, Ginebra.
- _____(2023c), *World Trade Report 2023: Re-Globalization for a Secure, Inclusive and Sustainable Future*, Ginebra.
- _____(2023d), “La OMC reduce la previsión de crecimiento del comercio para 2023 en un contexto de desaceleración del sector manufacturero mundial”, 5 de octubre [en línea] https://www.wto.org/spanish/news_s/news23_s/tfore_05oct23_s.htm.
- _____(2022), *The Crisis in Ukraine: Implications of the War for Global Trade and Development*, Ginebra.
- OMT (Organización Mundial del Turismo) (2023a), *UNWTO World Tourism Barometer*, vol. 21, N° 2, Madrid.
- _____(2023b), UNWTO Tourism Recovery Tracker [en línea] <https://www.unwto.org/es/unwto-tourism-recovery-tracker>.
- Párraga, M. (2023), “Guyana’s oil boom grabs bigger share of European market”, Reuters, 23 de agosto [en línea] <https://www.reuters.com/markets/commodities/guyanas-oil-boom-grabs-bigger-share-european-market-2023-08-23/>.
- PCMI (Payments and Commerce Market Intelligence) (2023), *The 2023 Latin America E-commerce Blueprint* [en línea] <https://paymentscmi.com/insights/e-commerce-latin-america-2023-2026>.
- PROCOMER (Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica) (2023), “Exportaciones”, Portal Estadístico de Comercio Exterior [en línea] <https://sistemas.procomer.go.cr/estadisticas/inicio.aspx>.
- Reuters (2023), “How much worse can China’s economic slowdown get?”, 15 de agosto [en línea] <https://www.reuters.com/markets/asia/how-much-worse-can-chinas-economic-slowdown-get-2023-08-15/>.
- Saade, M. y E. Barleta (2023), “Informe portuario 2022: tras la tempestad ¿llega la calma?”, *Boletín FAL*, Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en prensa.
- Sánchez, B. (2023), “El elevado costo de la sequía en el Canal de Panamá y su impacto en la industria logística mundial”, *Revista InformaBTL*, 30 de agosto [en línea] <https://www.informabtl.com/el-elevado-costode-la-sequia-en-el-canal-de-panama-y-su-impacto-en-la-industria-logistica-mundial/>.
- Secretaría de Turismo de México (2023), “México se reposiciona en el 9° lugar mundial en captación de divisas por turismo, según la OMT”, 21 de mayo [en línea] <https://www.gob.mx/sectur/prensa/mexico-se-reposiciona-en-el-9-lugar-mundial-en-captacion-de-divisas-por-turismo-segun-la-omt>.
- Sperrfechter, K. y H. Khan (2023), “Panama Canal, Brazil’s fiscal framework, Ecuador’s vote”, Capital Economics, 25 de agosto [en línea] <https://www.capitaleconomics.com/publications/latin-america-economics-weekly/panama-canal-brazils-fiscal-framework-ecuadors-vote>.
- SUBREI (Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales de Chile) (2023a), *Informe mensual: comercio exterior de Chile. Enero a junio 2023* [en línea] <https://www.subrei.gob.cl/estudios-y-documentos/minuta-mensual/detalle-minuta/2023/informe-mensual-de-comercio-exterior---junio-2023>.
- _____(2023b), *Informe mensual: comercio exterior de Chile. Enero-agosto 2023* [en línea] <https://www.subrei.gob.cl/estudios-y-documentos/minuta-mensual/detalle-minuta/2023/informe-mensual-de-comercio-exterior---agosto-2023>.
- USITC (Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos) (2023), *Recent Trends in U.S. Services Trade: 2023 Annual Report*, Washington, D.C.
- Utar, H., L. Torres Ruiz y A. Cerebros Zurita (2023), “The US-China Trade War and the Relocation of Global Value Chains to Mexico”, *CESifo Working Paper*, N° 10638, Center for Economic Studies (CESifo).

Anexo I.A1

América Latina y el Caribe: valor de las exportaciones e importaciones totales de bienes, 2021-2023^a
(En millones de dólares)

	Exportaciones			Importaciones		
	2021	2022	2023 ^a	2021	2022	2023 ^a
América Latina y el Caribe	1 222 615	1 435 145	1 410 629	1 214 734	1 456 946	1 366 945
América Latina	1 201 549	1 400 380	1 375 659	1 190 581	1 427 860	1 340 220
América del Sur	639 718	746 904	712 295	562 251	676 273	599 896
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	401 039	475 305	464 064	340 523	411 630	376 494
Argentina	77 987	88 515	69 484	59 291	76 163	71 115
Brasil	284 012	340 328	350 368	247 648	296 175	265 926
Paraguay	13 223	12 815	15 557	12 594	14 725	14 857
Uruguay	15 700	17 156	13 657	11 211	13 615	12 984
Venezuela (República Bolivariana de)	10 117	16 491	14 997	9 779	10 952	11 611
Comunidad Andina	143 905	173 051	152 232	137 424	169 902	142 696
Bolivia (Estado Plurinacional de)	10 966	13 528	11 232	8 740	11 859	10 456
Colombia	42 736	59 837	51 707	56 719	71 652	57 492
Ecuador	27 236	33 451	31 326	23 975	30 489	27 609
Perú	62 967	66 235	57 967	47 990	55 902	47 139
Alianza del Pacífico	695 752	802 843	792 859	695 018	827 597	787 196
Chile	94 774	98 548	95 999	84 304	94 741	80 707
México	495 275	578 223	587 185	506 005	605 302	601 858
Mercado Común Centroamericano (MCCA)	51 733	58 856	60 488	88 226	105 901	103 729
Costa Rica	14 873	16 302	18 821	17 671	20 105	20 940
El Salvador	5 151	5 723	5 476	13 160	15 292	14 057
Guatemala	12 361	14 282	13 639	23 289	28 468	26 392
Honduras	10 216	12 172	11 801	15 073	17 583	16 468
Nicaragua	5 574	6 310	6 973	7 475	9 101	8 739
Panamá (flujos nacionales)	3 558	4 067	3 778	11 558	15 352	17 134
Panamá (incluida la Zona Libre de Colón)	14 889	18 369	19 235	18 100	21 998	23 447
El Caribe	35 889	51 162	50 661	58 253	69 470	61 462
Cuba	1 207	1 338	1 240	5 402	4 879	3 183
República Dominicana	12 486	13 777	13 334	24 282	30 743	28 792
Comunidad del Caribe (CARICOM)	22 196	36 047	36 086	28 569	33 848	29 487
Bahamas	639	838	905	3 264	3 754	3 904
Barbados	647	822	945	1 589	2 039	1 162
Belice	422	517	455	956	1 224	1 138
Guyana	4 356	11 299	16 384	4 376	3 623	3 261
Haití	1 130	1 282	1 115	4 416	4 762	2 762
Jamaica	1 481	1 902	2 225	4 263	6 510	5 924
Suriname	2 204	2 457	1 769	1 338	1 701	1 599
Trinidad y Tabago	11 082	16 687	12 015	6 370	7 506	7 206
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)	235	243	273	1 997	2 729	2 531
Antigua y Barbuda	48	51	40	525	721	519
Dominica	16	22	17	177	229	192
Granada	30	34	74	371	380	460
Saint Kitts y Nevis	27	21	24	281	328	325
San Vicente y Las Granadinas	67	66	58	378	673	565
Santa Lucía	47	49	59	265	398	470

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de la balanza de pagos suministrada por los bancos centrales e institutos de estadística de los países de la región.

^a Las cifras de 2023 son proyecciones de la CEPAL.

Anexo I.A2

América Latina y el Caribe: valor de las exportaciones e importaciones de servicios, 2021-2023^a
(En millones de dólares)

	Exportaciones			Importaciones		
	2021	2022	2023 ^a	2021	2022	2023 ^a
América Latina y el Caribe	150 496	205 493	230 582	196 025	255 293	269 952
América Latina	140 565	191 030	215 394	183 766	240 527	255 434
América del Sur	65 337	91 808	103 614	125 762	170 908	177 121
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	45 702	60 972	69 222	76 415	107 673	118 415
Argentina	9 428	14 432	16 865	13 071	21 264	24 348
Brasil	31 482	39 455	43 448	58 439	79 473	86 228
Paraguay	1 093	1 636	1 922	1 218	1 834	2 045
Uruguay	3 699	5 449	6 988	3 687	5 101	5 794
Venezuela (República Bolivariana de)	...	...	...	...	...	...
Comunidad Andina	13 662	22 307	24 064	31 056	39 882	37 805
Bolivia (Estado Plurinacional de)	458	941	1 176	1 986	2 727	2 898
Colombia	8 171	13 518	14 576	14 190	18 013	16 627
Ecuador	2 086	2 886	3 123	4 163	5 538	5 136
Perú	2 947	4 962	5 189	10 718	13 604	13 144
Alianza del Pacífico	55 036	75 084	85 171	96 163	118 283	123 133
Chile	5 973	8 529	10 327	18 291	23 353	20 901
México	37 945	48 075	55 079	52 965	63 313	72 461
Mercado Común Centroamericano (MCCA)	29 027	39 720	43 796	18 249	23 286	24 661
Costa Rica	9 164	11 790	13 669	4 269	5 499	6 128
El Salvador	3 179	4 406	4 546	2 299	2 778	2 670
Guatemala	2 885	3 805	4 151	4 054	5 408	5 402
Honduras	853	1 094	1 205	2 582	3 216	3 299
Nicaragua	1 044	1 560	1 587	867	1 113	1 121
Panamá	11 902	17 065	18 639	4 177	5 272	6 041
El Caribe	18 187	25 890	28 093	17 298	21 072	20 369
Cuba	...	...	...	...	...	...
República Dominicana	8 114	11 326	12 789	4 408	5 617	5 327
Comunidad del Caribe (CARICOM)	10 073	14 564	15 304	12 890	15 455	15 042
Bahamas	2 691	3 906	3 906	1 683	1 960	2 108
Barbados	834	1 161		372	424	
Belice	621	867	1 175	293	350	338
Guyana	271	217	193	2 858	3 782	3 905
Haití	142	101	116	632	689	525
Jamaica	2 920	4 522	5 200	3 143	3 217	3 242
Suriname	96	143	169	538	640	656
Trinidad y Tabago	460	897	1 065	2 266	3 188	2 981
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)	2 038	2 750	3 479	1 106	1 206	1 288
Antigua y Barbuda	705	1 018	1 128	342	420	440
Dominica	84	158	146	89	121	131
Granada	452	...	...	209	...	...
Saint Kitts y Nevis	314	490	601	183	203	220
San Vicente y las Granadinas	388	910	1 345	198	359	399
Santa Lucía	95	174	257	86	103	98

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de la balanza de pagos suministrada por los bancos centrales e institutos de estadística de los países de la región.

^a Las cifras de 2023 son proyecciones de la CEPAL.

Anexo I.A3

América Latina y el Caribe: valor del saldo de la balanza comercial de bienes y servicios, 2021-2023^a
(En millones de dólares)

	Bienes			Servicios		
	2021	2022	2023 ^a	2021	2022	2023 ^a
América Latina y el Caribe	7 880	-21 800	43 684	-45 529	-49 800	-39 370
América Latina	10 967	-27 480	35 439	-43 201	-49 497	-40 040
América del Sur	77 467	70 631	112 399	-60 425	-79 100	-73 507
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	60 516	63 675	87 570	-30 713	-46 701	-49 193
Argentina	18 696	12 352	-1 631	-3 643	-6 832	-7 483
Brasil	36 364	44 153	84 442	-26 957	-40 018	-42 780
Paraguay	629	-1 910	700	-125	-198	-123
Uruguay	4 489	3 541	673	12	348	1 194
Venezuela (República Bolivariana de)	338	5 539	3 386	...	...	...
Comunidad Andina	6 481	3 149	9 537	-17 394	-17 575	-13 741
Bolivia (Estado Plurinacional de)	2 226	1 669	776	-1 528	-1 786	-1 722
Colombia	-13 983	-11 815	-5 785	-6 019	-4 495	-2 051
Ecuador	3 261	2 962	3 717	-2 077	-2 652	-2 013
Perú	14 977	10 333	10 828	-7 771	-8 642	-7 955
Alianza del Pacífico	734	-24 754	5 663	-41 127	-43 199	-37 962
Chile	10 470	3 807	15 292	-12 318	-14 824	-10 574
México	-10 730	-27 079	-14 673	-15 020	-15 238	-17 383
Mercado Común Centroamericano (MCCA)	-36 493	-47 045	-43 241	10 778	16 434	19 135
Costa Rica	-2 798	-3 803	-2 119	4 895	6 291	7 541
El Salvador	-8 009	-9 569	-8 581	880	1 628	1 875
Guatemala	-10 928	-14 186	-12 752	-1 169	-1 603	-1 251
Honduras	-4 857	-5 411	-4 667	-1 729	-2 122	-2 094
Nicaragua	-1 901	-2 791	-1 766	177	448	466
Panamá (flujos nacionales)	2 987	1 304	597	7 725	11 793	12 598
El Caribe	17 104	24 239	20 308	184	4 080	7 724
Cuba	1 207	1 338	1 240	...	...	...
República Dominicana	4 372	2 451	545	3 706	5 709	7 462
Comunidad del Caribe (CARICOM)	12 123	21 483	20 782	-2 817	- 891	262
Bahamas	-2 052	-3 068	-3 001	1 008	1 946	1 798
Barbados	-187	-339	945	462	738	...
Belice	-199	-350	-720	328	517	837
Guyana	4 085	11 082	16 190	-2 587	-3 565	-3 712
Haití	988	1 181	999	-490	-588	-408
Jamaica	-1 439	-2 620	-2 975	-223	1 305	1 959
Suriname	2 108	2 314	1 600	-442	-497	-487
Trinidad y Tabago	10 622	15 790	10 949	-1 806	-2 291	-1 916
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)	-1 803	-2 507	-3 206	932	1 544	2 191
Antigua y Barbuda	-657	-967	-1 088	363	598	689
Dominica	-68	-136	-129	-5	37	15
Granada	-422	34	74	243	...	...
Saint Kitts y Nevis	-287	-469	-577	131	287	381
San Vicente y las Granadinas	-321	-844	-1 287	190	551	947
Santa Lucía	-48	-125	-198	9	71	160

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de la balanza de pagos suministrada por los bancos centrales e institutos de estadística de los países de la región.

^a Las cifras de 2023 son proyecciones de la CEPAL.

Anexo I.A4

América Latina y el Caribe (27 países): variación del valor de las exportaciones de bienes, por principales destinos, enero-junio de 2023 respecto de enero-junio de 2022
(En porcentajes)

	América Latina y el Caribe	Estados Unidos	Unión Europea	China	Resto de Asia
Argentina	-2	-23	1	-4	-41
Bahamas	...	38	310	...	208
Barbados	4	11	-9	0	...
Belice	11	26	-56	-64	66
Bolivia (Estado Plurinacional de)	-28	-58	-60	27	-6
Brasil	14	-2	-9	6	-6
Chile	-4	12	2	0	5
Colombia	-2	-13	9	4	28
Costa Rica	4	31	21	8	21
Cuba	-21	-47	-12	-13	39
Ecuador	-14	-19	7	3	-19
El Salvador	-4	-13	-10	-87	7
Guatemala	0	-10	-8	-74	-6
Guyana	69	66	88	102	86
Haití	-3	-21	-2	76	-49
Honduras	-12	6	-13	-10	-29
Jamaica	22	16	13	-25	4
México	-9	5	12	3	-18
Nicaragua	6	-3	-13	...	-13
Panamá	-5	-10	-5	0	-13
Paraguay	34	-11	-24	-13	-23
Perú	-4	4	-14	-4	-29
República Dominicana	0	0	-32	-37	63
Suriname	3	34	-62	9	49
Trinidad y Tabago	-47	-27	-30	46	24
Uruguay	-5	-3	-1	-40	-33
Venezuela (República Bolivariana de)	56	-31	139	59	50

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduana e institutos de estadística de los países.

Anexo I.A5

América Latina y el Caribe (27 países): variación del valor de las importaciones de bienes, por principales orígenes, enero-junio de 2023 respecto de enero-junio de 2022
(En porcentajes)

	América Latina y el Caribe	Estados Unidos	Unión Europea	China	Resto de Asia
Argentina	20	-14	-3	-23	-8
Bahamas	1	-22	15	-9	-7
Barbados	-2	14	4	12	1
Belice	15	-26	14	11	2
Bolivia (Estado Plurinacional de)	3	33	32	34	18
Brasil	2	-3	33	2	2
Chile	-10	-19	-4	-28	-17
Colombia	-4	5	13	-15	-8
Costa Rica	-7	-28	-3	-19	-14
Cuba	-12	-20	-6	-28	-18
Ecuador	12	0	15	-5	2
El Salvador	10	11	38	4	11
Guatemala	-4	-11	-2	-24	-10
Guyana	-4	-11	-10	-8	-7
Haití	-1	-8	-13	-16	-6
Honduras	4	-14	-18	...	-3
Jamaica	2	1	2	0	1
México	-38	-13	-26	-46	-31
Nicaragua	-4	-9	-4	-26	-5
Panamá	20	48	-62	19	29
Paraguay	2	-4	0	...	-4
Perú	-2	-9	-14	43	3
República Dominicana	-1	7	6	4	-1
Suriname	-54	-45	-57	-50	-46
Trinidad y Tabago	13	-6	11	51	4
Uruguay	-21	48	-11	22	9
Venezuela (República Bolivariana de)	8	-28	-5	32	-5

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduana e institutos de estadística de los países.

CAPÍTULO



La relación comercial entre América Latina y el Caribe y China en el período 2000-2022: balance y perspectivas

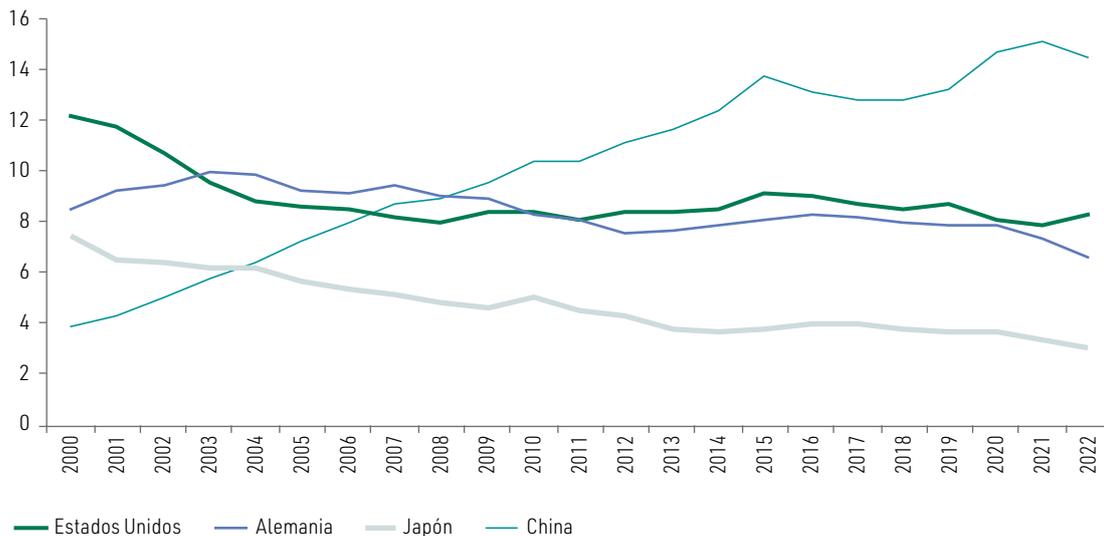
- A. Panorama de la relación comercial
 - B. La integración productiva entre la región y China
 - C. Efectos del comercio con China en el empleo y la producción regionales
 - D. Acuerdos comerciales y condiciones de acceso de las exportaciones regionales a China
 - E. Reflexiones finales
- Bibliografía
- Anexo II.A1

A. Panorama de la relación comercial

En poco más de dos décadas, China se ha convertido en un actor central de la economía y el comercio mundial. El país posee la segunda mayor economía del mundo, con un PIB valorado en 2022 en 18,1 billones de dólares, lo que equivale al 18% del producto mundial. Su participación en las exportaciones mundiales de bienes pasó del 3,9% en 2000, un año antes de su ingreso a la Organización Mundial del Comercio (OMC), al 14,4% en 2022, y en 2009 se convirtió en el principal exportador mundial (véase el gráfico II.1). Del mismo modo, su peso en las importaciones mundiales de bienes pasó del 3,4% en 2000 al 10,6% en 2022, con lo que se situó como el segundo mayor importador tras los Estados Unidos.

Gráfico II.1

China, Estados Unidos, Alemania y Japón: participación en las exportaciones mundiales de bienes, 2000-2022
(En porcentajes)



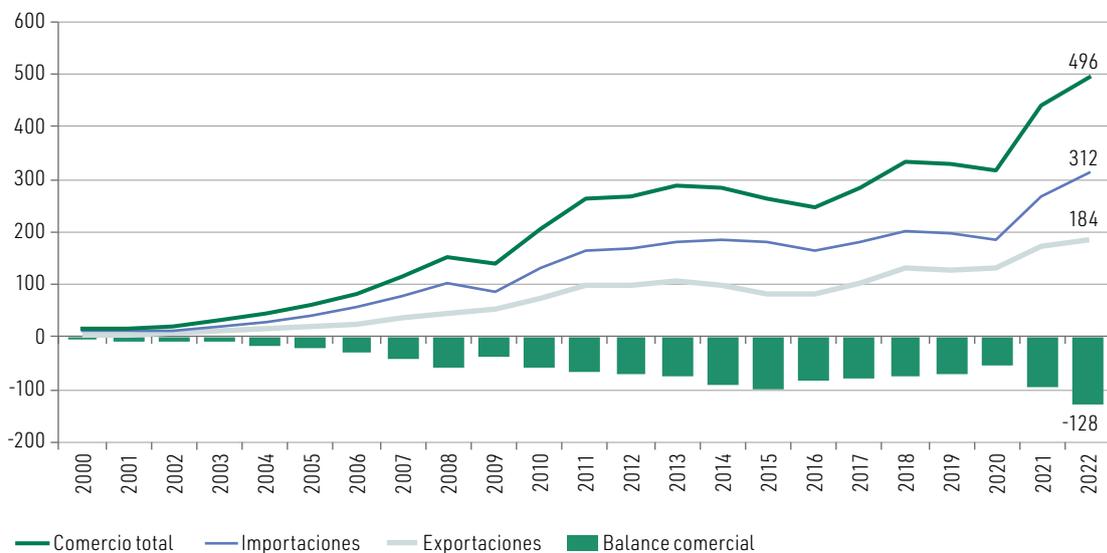
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), base de datos UNCTADstat [en línea] <http://unctadstat.unctad.org/>.

La irrupción de China en el comercio exterior de América Latina y el Caribe en las últimas dos décadas ha sido notable. El intercambio bilateral, que en 2000 apenas superaba los 14.000 millones de dólares, en 2022 se acercó a los 500.000 millones de dólares, con lo que multiplicó 35 veces su valor (véase el gráfico II.2)¹. Como resultado del gran dinamismo del intercambio comercial, China ha desplazado a la Unión Europea como el segundo socio comercial de la región, al absorber en 2022 el 13% de sus exportaciones y suministrar el 22% de sus importaciones (véase el gráfico II.3). Por su parte, la región también ha ganado importancia en el comercio exterior de China en las últimas dos décadas (véase el gráfico II.4). Cabe destacar que desde 2018, el peso de América Latina y el Caribe en las importaciones totales de China supera al de los Estados Unidos. En 2022, sus participaciones fueron del 8,5% y el 6,6%, respectivamente.

¹ La relación económica entre la región y China también ha mostrado un gran dinamismo en materia de flujos de inversión extranjera directa (IED), créditos y contratos de construcción de infraestructura (Gallagher, Irwin y Koleski, 2013; Salazar-Xirinachs, 2020; CEPAL, 2021).

Gráfico II.2

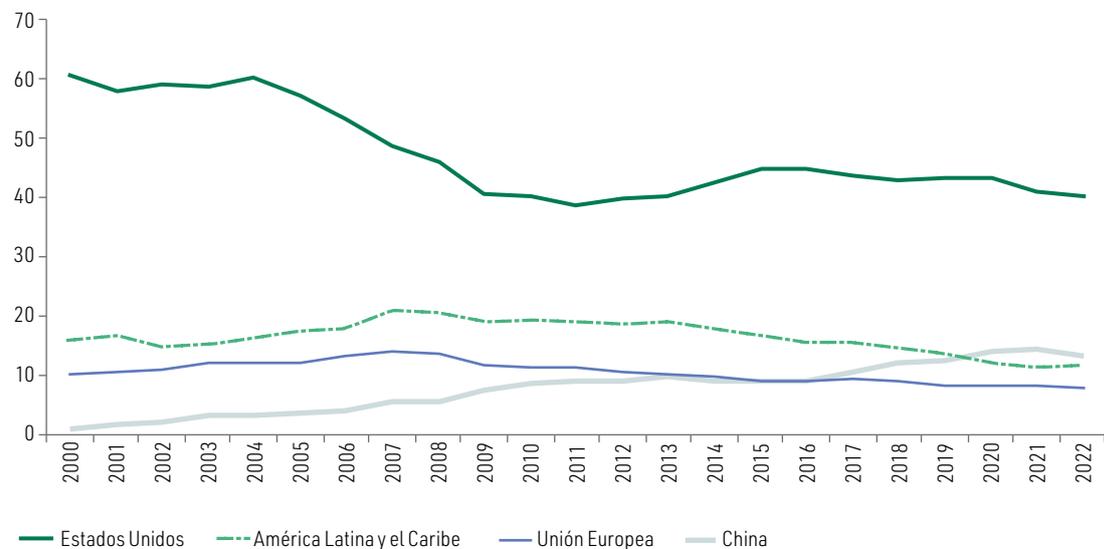
América Latina y el Caribe: comercio de bienes con China, 2000-2022

(En miles de millones de dólares)

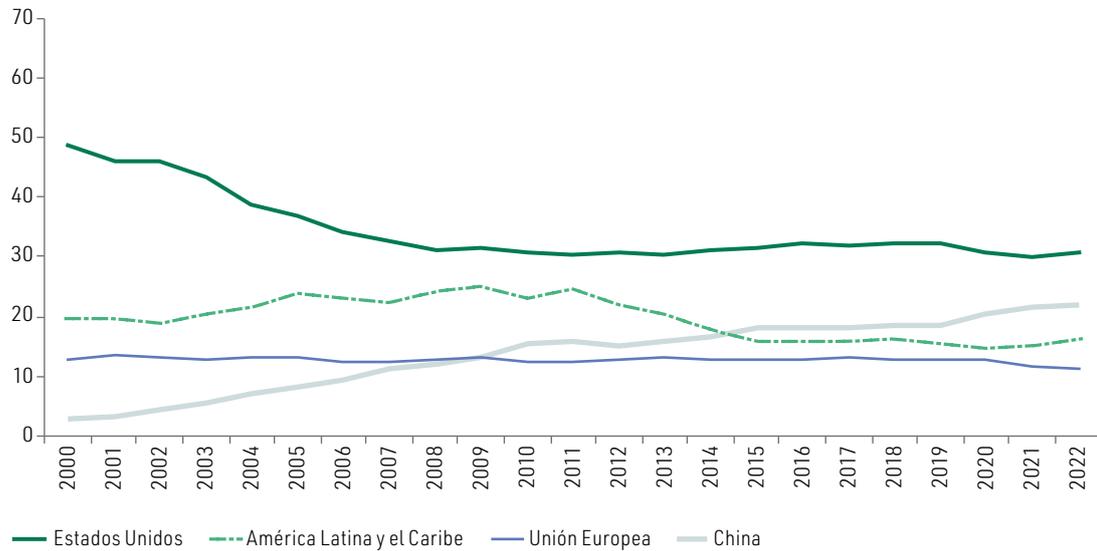
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/> y Centro de Comercio Internacional (ITC), Trade Map [en línea] <https://www.trademap.org/>.

Gráfico II.3

América Latina y el Caribe: participación de China, los Estados Unidos, América Latina y el Caribe y la Unión Europea (27 países) en el comercio total de bienes, 2000-2022

*(En porcentajes)***A. Exportaciones**

B. Importaciones

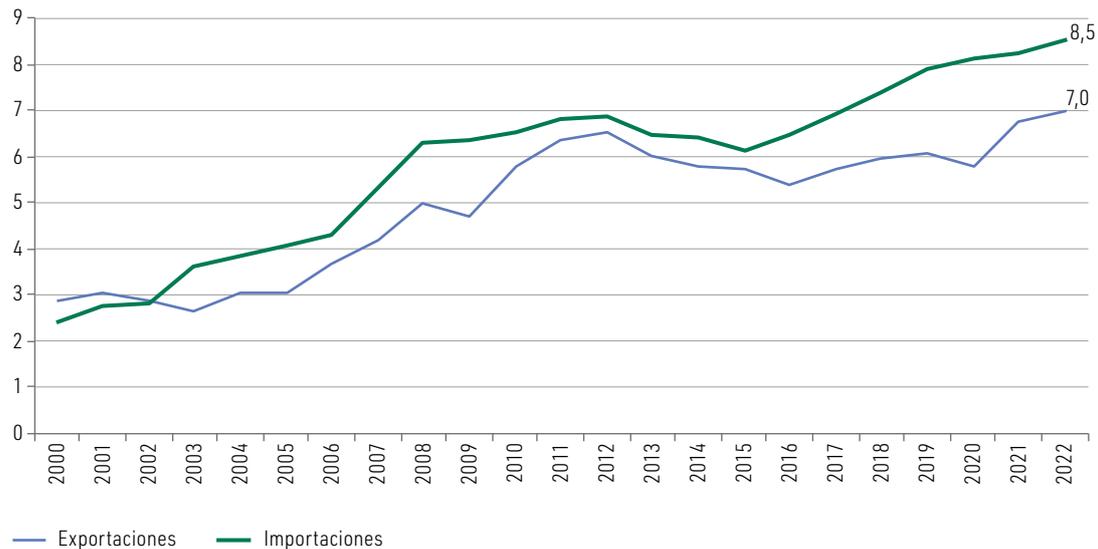


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/> y Centro de Comercio Internacional (ITC), Trade Map [en línea] <https://www.trademap.org/>.

Gráfico II.4

China: participación de América Latina y el Caribe en el comercio total de bienes, 2000-2022

(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/>.

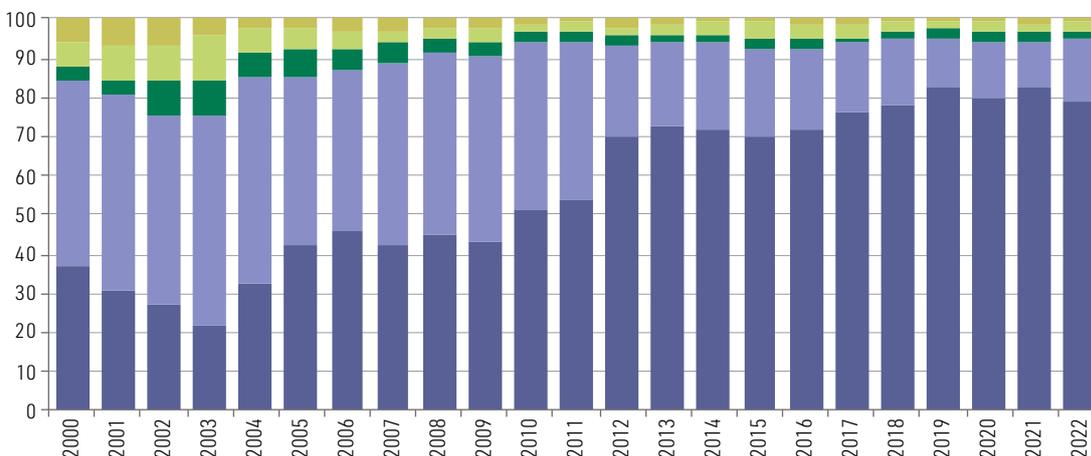
El comercio entre América Latina y el Caribe y China tiene una estructura claramente interindustrial: mientras que en 2022 el 95% de las exportaciones de la región correspondió a materias primas y manufacturas basadas en recursos naturales, los envíos de China correspondieron en un 88% a manufacturas de tecnología baja, media y alta (véase el gráfico II.5). En las últimas dos décadas se observa una tendencia hacia la reprimarización del patrón exportador regional, ya que las materias primas básicas pasaron de representar, en promedio, el 31% de las exportaciones totales en el

trienio 2000-2002, al 80% en el período 2020-2022. Contrariamente, las exportaciones de manufacturas basadas en recursos naturales se redujeron del 48% al 14%². De este modo, la región solo registra un superávit con China en cuatro sectores: minería y petróleo; agricultura, silvicultura, caza y pesca; alimentos, bebidas y tabaco, y madera y papel (véase el gráfico II.6.A). Al desglosar el comercio bilateral por niveles de intensidad tecnológica, se observa que la región solo es superavitaria en bienes primarios (véase el gráfico II.6.B).

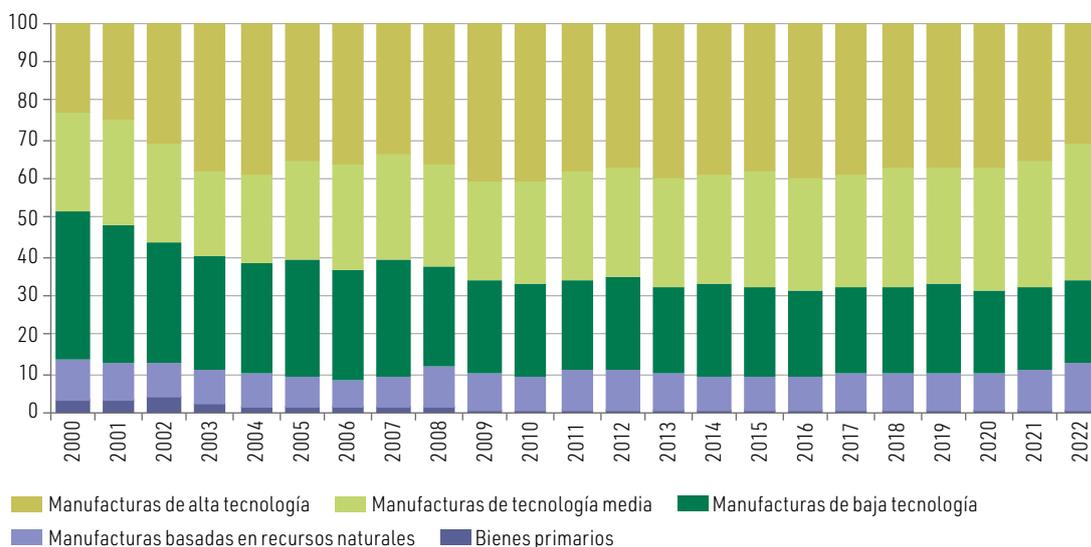
Gráfico II.5

América Latina y el Caribe: estructura del comercio de bienes con China, según categorías de intensidad tecnológica, 2000-2022
(En porcentajes)

A. Exportaciones



B. Importaciones



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/>.

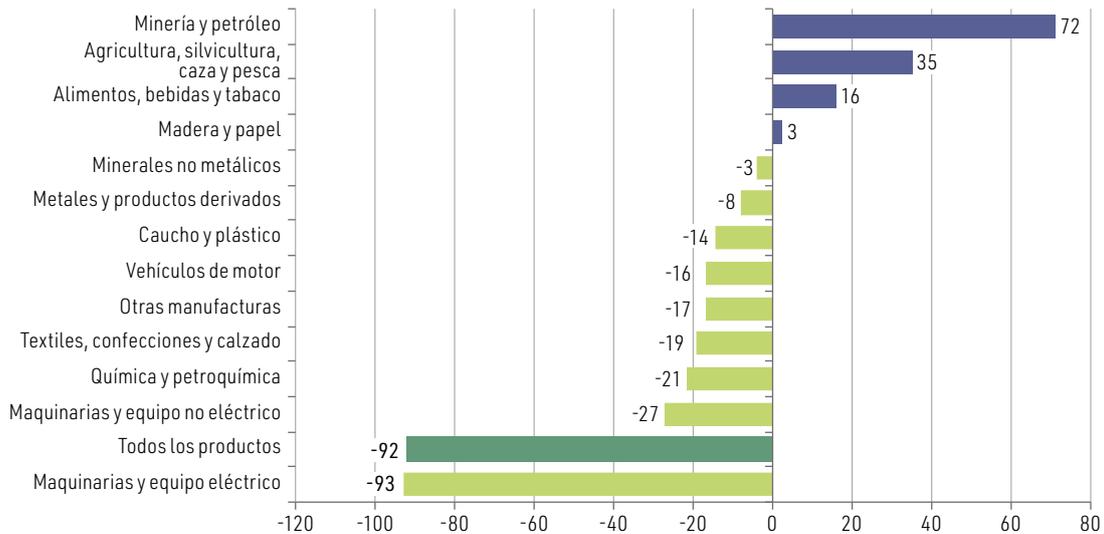
² En el cuadro II.A1.1 se presenta la distribución de las exportaciones de cada país de la región a China por intensidad tecnológica.

Gráfico II.6

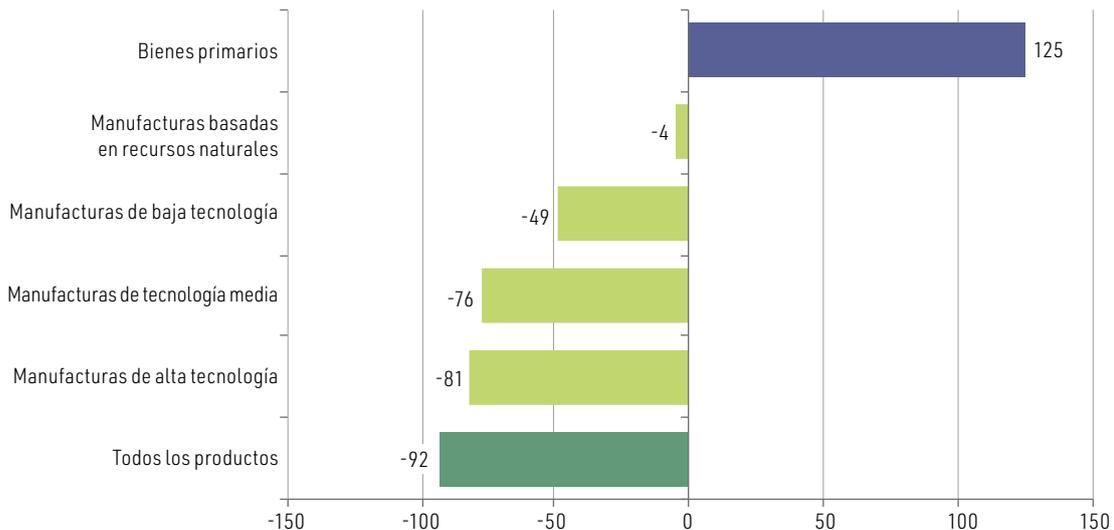
América Latina y el Caribe: saldos comerciales con China por grandes sectores económicos e intensidad tecnológica, promedio de 2020-2022

(En miles de millones de dólares)

A. Grandes sectores económicos



B. Intensidad tecnológica



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/> y Centro de Comercio Internacional (ITC), Trade Map [en línea] <https://www.trademap.org/>.

El análisis de la evolución de las exportaciones de América Latina y el Caribe a China desde 2000 permite identificar tres hechos estilizados: i) el pronunciado incremento de los montos exportados por todas las subregiones y México, especialmente entre 2000 y 2012; ii) la reprimarización de las exportaciones a China, y iii) la heterogeneidad del patrón exportador hacia ese país, en el que los envíos de América del Sur están mucho más concentrados en productos primarios que los de México, Centroamérica y el Caribe.

Entre 2000 y 2012, el valor de las exportaciones de la región a China se expandió a una tasa anual del 31,2%, lo que triplica la tasa de crecimiento de las exportaciones al mundo (9,6%). El promedio anual de los envíos de América del Sur a China pasó de 4.500 millones de dólares en el trienio 2000-2002 a casi 84.000 millones de dólares entre 2010 y 2012, con lo que se multiplicó por un factor de 18 (véase el cuadro II.1). Lo mismo aconteció con las exportaciones de Centroamérica, cuyo valor también creció 18 veces, al pasar de un promedio anual de apenas 25 millones de dólares en el trienio 2000-2002 a más de 460 millones de dólares en el período 2010-2012. En los casos de México y el Caribe, los promedios anuales de las exportaciones se multiplicaron por un factor de 12 y 10, respectivamente, entre ambos períodos. De este modo, los envíos de todas las subregiones y México se expandieron a tasas anuales de dos dígitos entre 2000 y 2012. Este período estuvo marcado por el denominado “superciclo de los productos básicos”, alimentado por la marcada expansión de la demanda china. Diversos estudios dan cuenta del aumento de la dependencia comercial de la región respecto de China en esa etapa (Bittencourt, 2012; Rosales y Kuwayama, 2012; CEPAL, 2015; Roldán y otros, 2016). El dinamismo de las exportaciones regionales a China se redujo notablemente en el decenio 2013-2022, a medida que la economía de ese país moderó su ritmo de expansión³ y, por ende, la demanda de productos básicos. Con todo, en dicho período las exportaciones a China continuaron aumentando a un ritmo muy superior al de los envíos totales de la región (6,4% anual y 2,3% anual, respectivamente).

Cuadro II.1

América Latina y el Caribe (subregiones y México): estructura de las exportaciones de bienes a China según intensidad tecnológica, promedios de 2000-2002, 2010-2012 y 2020-2022
(En millones de dólares y porcentajes)

País o subregión	Grupos de productos	Promedios (En porcentajes del total y millones de dólares)			Tasa de crecimiento anual (En porcentajes)	
		2000-2002	2010-2012	2020-2022	2000-2012	2013-2022
América del Sur	Bienes primarios	34	60	83	38,6	6,8
	Manufacturas basadas en recursos naturales	51	36	15	23,8	3,0
	Manufacturas de baja tecnología	6	2	2	27,4	-0,1
	Manufacturas de tecnología media	7	1	1	16,9	2,4
	Manufacturas de alta tecnología	2	1	0	26,9	-3,1
	Exportaciones totales (En millones de dólares)	4 501	83 689	146 517	31,9	5,9
Centroamérica	Bienes primarios	11	10	68	23,5	45,2
	Manufacturas basadas en recursos naturales	23	32	9	30,8	-4,9
	Manufacturas de baja tecnología	3	4	15	37,6	38,3
	Manufacturas de tecnología media	6	8	6	44,9	12,8
	Manufacturas de alta tecnología	57	45	2	36,0	-14,3
	Exportaciones totales (En millones de dólares)	25	462	1 683	32,8	12,7
México	Bienes primarios	4	46	51	59,3	4,2
	Manufacturas basadas en recursos naturales	9	19	4	32,6	-9,2
	Manufacturas de baja tecnología	5	2	2	13,7	9,6
	Manufacturas de tecnología media	24	22	30	27,3	7,0
	Manufacturas de alta tecnología	58	11	12	15,7	3,4
	Exportaciones totales (En millones de dólares)	446	5 285	7 979	27,6	4,0

³ Entre 2000 y 2012, el PIB de China creció a un promedio del 10,1% anual, mientras que entre 2013 y 2022 aumentó un 6,2% anual.

País o subregión	Grupos de productos	Promedios (En porcentajes del total y millones de dólares)			Tasa de crecimiento anual (En porcentajes)	
		2000-2002	2010-2012	2020-2022	2000-2012	2013-2022
El Caribe	Bienes primarios	9	49	46	26,3	6,4
	Manufacturas basadas en recursos naturales	89	38	18	16,2	-9,2
	Manufacturas de baja tecnología	1	11	16	72,3	7,3
	Manufacturas de tecnología media	1	2	19	42,1	23,7
	Manufacturas de alta tecnología	0	0	1	27,5	27,5
	Exportaciones totales (En millones de dólares)	108	1 111	1 061	22,4	4,2

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/> y Centro de Comercio Internacional (ITC), Trade Map [en línea] <https://www.trademap.org/>.

Las exportaciones de bienes primarios fueron las que más crecieron entre 2000 y 2022, y al final de dicho período alcanzaron participaciones en los envíos totales del 83% en América del Sur, el 68% en Centroamérica, el 51% en México y el 46% en el Caribe. En América del Sur, la participación de los productos primarios en las exportaciones de la Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), el Ecuador y el Uruguay a China superó el 90% en el trienio 2020-2022. El contenido de productos con mayor intensidad tecnológica, principalmente manufacturas de tecnología baja y media, es más alto en las exportaciones de México y Centroamérica. Un caso especial es el de Costa Rica, donde las exportaciones de microprocesadores de la multinacional Intel determinaron que hasta 2013 las manufacturas de alta tecnología tuvieran una elevada participación en las exportaciones de ese país (y del conjunto de Centroamérica) a China⁴. Tras el cierre de la planta y su traslado a Asia, las exportaciones de alta tecnología disminuyeron drásticamente desde 2014. La reapertura de la planta de ensamble y prueba de Intel en 2021, junto con la expansión de la industria de dispositivos médicos, ha vuelto a aumentar la densidad de exportaciones con alto contenido tecnológico de Costa Rica a China (véase el cuadro II.A1.2).

Los envíos regionales a China exhiben un alto nivel de concentración en una gama reducida de productos: entre 2020 y 2022, tan solo cinco productos (porotos de soja, minerales de cobre y de hierro, petróleo y cátodos de cobre) representaron el 67% de las exportaciones totales a ese país. Por su parte, la lista de los principales 20 productos abarca el 86% de las exportaciones totales de la región (véase el cuadro II.2)⁵. Entre los principales exportadores a China se destacan las mayores economías de América del Sur (especialmente la Argentina, el Brasil, Chile y el Perú). En algunos productos primarios también han adquirido una importancia creciente países de menor tamaño. En los últimos años, por ejemplo, el Ecuador y Panamá han recibido inversiones extranjeras en el sector minero, algunas de ellas de capitales chinos. De este modo, ambos países pasaron a ser exportadores netos de mineral de cobre⁶, y en el trienio 2020-2022 alcanzaron una participación conjunta del 5% en las exportaciones regionales de dicho producto a China. Por su parte, México y algunos países de Centroamérica (El Salvador, Guatemala y Panamá) y el Caribe (Cuba y la República Dominicana) tienen participaciones destacadas en algunos productos de mayor elaboración, como azúcar, ferróníquel y harina de pescado.

⁴ En 2011, las exportaciones de circuitos integrados y microestructuras electrónicas representaron el 85% de las exportaciones del país a China (Córdoba y Paladini, 2012).

⁵ En el cuadro II.A1.2 se presentan los principales productos exportados a China por cada país de la región entre 2020 y 2022.

⁶ Tras el inicio de las operaciones en 2019 de la Mina de Cobre Panamá, de propiedad de la multinacional canadiense First Quantum Minerals, el mineral de cobre se ha convertido en el principal producto de exportación de ese país. En 2022, representó el 77% de sus exportaciones totales de bienes (ICEX, 2023).

Cuadro II.2

América Latina y el Caribe: 20 principales productos exportados a China, promedio de 2020-2022
(En millones de dólares y porcentajes)

Posición	Código del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías	Descripción	Monto (En millones de dólares)	Participación (En porcentajes)	Participación acumulada (En porcentajes)	Principales orígenes y participación (En porcentajes)
1	120190	Porotos de soja	29 131	18,2	18,2	Brasil (91), Argentina (8)
2	260300	Minerales de cobre y sus concentrados	28 716	17,9	36,1	Chile (51), Perú (31), México (10), Panamá (3), Ecuador (2)
3	260111	Minerales de hierro y sus concentrados	24 530	15,3	51,5	Brasil (88), Chile (6), Perú (6)
4	270900	Aceites crudos de petróleo	16 442	10,3	61,7	Brasil (86), Colombia (12)
5	740311	Cobre refinado en forma de cátodos	8 392	5,2	67,0	Chile (84), Perú (15)
6	020230	Carne de bovinos, congelada	8 092	5,1	72,0	Brasil (65), Argentina (21), Uruguay (11)
7	470329	Pasta química de madera no conífera	3 100	1,9	74,0	Brasil (86), Chile (14)
8	030617	Camarones y langostinos congelados	2 996	1,9	75,8	Ecuador (93), Argentina (4)
9	283691	Carbonatos de litio	2 125	1,3	77,2	Chile (99), Argentina (1)
10	170114	Azúcar de caña	1 644	1,0	78,2	Brasil (89), Cuba (6), El Salvador (4), Guatemala (1)
11	080929	Cerezas frescas	1 554	1,0	79,2	Chile (99), Argentina (1)
12	020329	Carne de porcinos, congelada	1 540	1,0	80,1	Brasil (76), Chile (14), México (8)
13	020714	Trozos y despojos de ave, congelados	1 512	0,9	81,1	Brasil (86), Argentina (10)
14	230120	Harina de pescado	1 489	0,9	82,0	Perú (83), Chile (10), Ecuador (3), México (3), Panamá (3)
15	740200	Cobre sin refinar	1 387	0,9	82,9	Chile (93), Perú (5)
16	260700	Minerales de plomo y sus concentrados	1 278	0,8	83,7	México (54), Perú (40)
17	520100	Algodón, sin cardar ni peinar	1 038	0,6	84,3	Brasil (99)
18	470321	Pasta química de madera de coníferas	869	0,5	84,8	Chile (93), Brasil (7)
19	720260	Ferróniquel	825	0,5	85,4	Brasil (34), Guatemala (27), Colombia (21), República Dominicana (18)
20	261610	Minerales de plata y sus concentrados	822	0,5	85,9	Perú (67), Bolivia (Estado Plurinacional de) (23), Cuba (6), México (4)
		Total	138 453	85,9		

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/> y Centro de Comercio Internacional (ITC), Trade Map [en línea] <https://www.trademap.org/>.

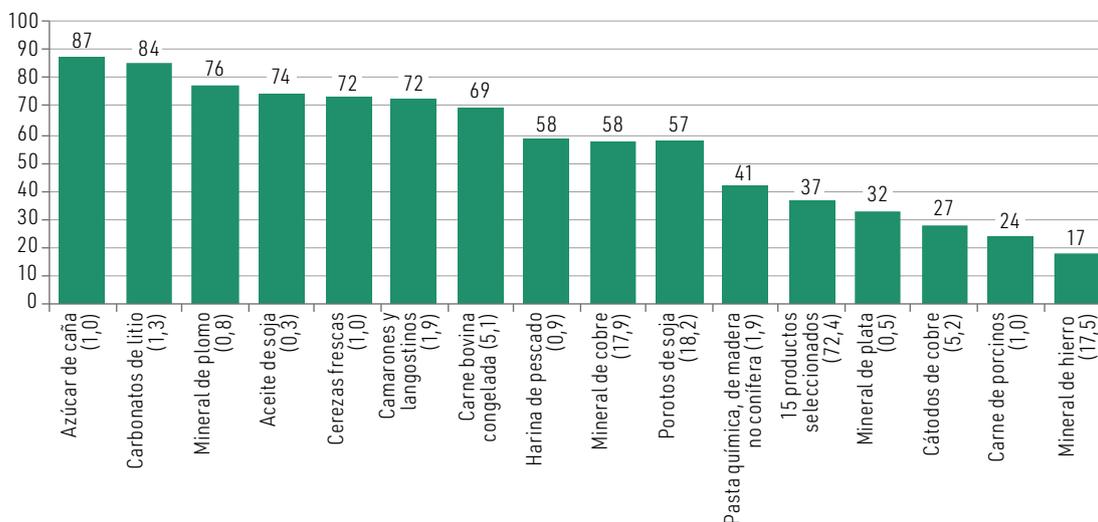
Debido a su composición intensiva en materias primas, las exportaciones regionales a China tienen una mayor huella ambiental que las destinadas a otros mercados. Ray (2017), por ejemplo, encontró que entre 2004 y 2013 las emisiones netas de gases de efecto invernadero por dólar exportado de los envíos a China fueron aproximadamente un 16% más altas que las de las exportaciones al resto del mundo. En igual período, la intensidad de uso de agua por dólar exportado de los envíos a China fue entre dos y tres veces mayor que la de las exportaciones al resto del mundo (Ray, 2017).

En algunos productos, las exportaciones de la región representan una elevada fracción de las importaciones totales de China, con porcentajes que se acercan al 70% o incluso superan esa cifra. Este es el caso del azúcar de caña, el carbonato de litio, el mineral de plomo, el aceite de soja, las cerezas, los camarones y langostinos, y la carne bovina congelada (véase el gráfico II.7). En particular, la región se ha consolidado como un importante proveedor de alimentos para China: entre 2010 y 2022 representó, en promedio, casi un tercio de las importaciones de alimentos de ese país (véase el gráfico II.8). En el mismo período, el Brasil por sí solo representó, en promedio, el 21% de las importaciones chinas de alimentos.

Gráfico II.7

China: participación de los países de América Latina y el Caribe en las importaciones totales de productos seleccionados, 2020-2022

(En porcentajes)



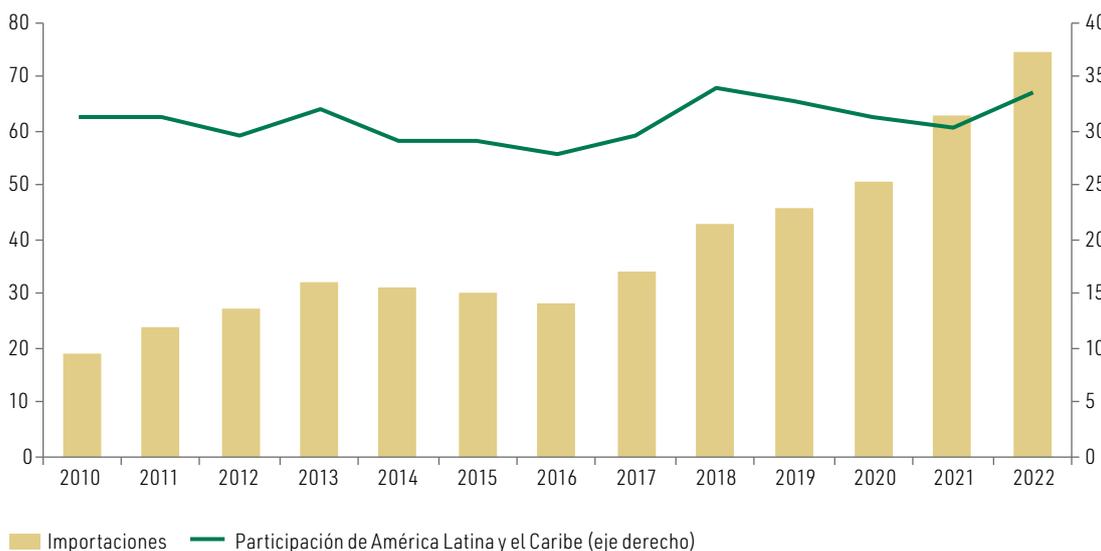
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/>.

Nota: Las cifras entre paréntesis indican la participación de cada producto en las exportaciones totales a China en el trienio 2020-2022.

Gráfico II.8

China: importaciones de alimentos desde América Latina y el Caribe, 2010-2022

(En miles de millones de dólares y porcentajes)



■ Importaciones — Participación de América Latina y el Caribe (eje derecho)

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/>.

Nota: Incluye los productos de los capítulos 1 a 24 del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.

La lista de los principales productos exportados por la región a China muestra escasas variaciones en las últimas dos décadas. Entre los productos que han ingresado a dicha lista en los últimos años se destaca el carbonato de litio, un insumo crucial para la producción de las baterías de iones de litio utilizadas en los vehículos eléctricos. China, el mayor productor mundial de estos vehículos y su principal mercado (AIE, 2023), es también el mayor importador de carbonato de litio. Dado el carácter estratégico de este mineral para la electromovilidad y las abundantes reservas que posee la región, especialmente en el denominado “triángulo del litio” (CEPAL, 2023), varias empresas chinas han concretado o anunciado inversiones para su explotación en la Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de) y Chile (véase el recuadro II.1).

Recuadro II.1

La creciente presencia de China en el triángulo del litio de América del Sur

En 2022, Chile exportó 120.435 toneladas de carbonato de litio a China por un valor de 5.778 millones de dólares, equivalentes al 74% de sus exportaciones totales de ese producto. En el mismo año, Chile fue el origen del 94% de las importaciones totales de carbonato de litio de China. En diciembre de 2018, la empresa china Tianqi Lithium adquirió el 24% de la propiedad de SQM, la empresa chilena que es el mayor productor mundial de ese metal y que extrae carbonato de litio del Salar de Atacama. Asimismo, BYD, uno de los principales fabricantes mundiales de vehículos eléctricos, anunció en 2023 la construcción de una planta de fabricación de cátodos de litio en el norte del país. La planta comenzaría a operar en 2025 y la inversión asociada sería de 290 millones de dólares.

En la Argentina, el segundo proveedor mundial de carbonato de litio a China, Ganfeng Lithium Group, es el propietario mayoritario de Minera Exar S.A., una empresa conjunta, conformada también por la minera canadiense Lithium Americas Corp. y Jujuy Energía y Minería Sociedad del Estado (JEMSE), dedicada a la extracción de carbonato de litio en el Salar Cauchari-Olaroz, situado en la provincia de Jujuy. Este es el primer proyecto de extracción de litio que comenzó a operar en el país. Se prevé una inversión total de 979 millones de dólares para establecer una planta de producción de 40.000 toneladas por año de carbonato de litio apto para baterías. Asimismo, según medios de prensa, la minera china Zijin Mining Group y CAMYEN, la empresa minera de la provincia de Catamarca, estarían en conversaciones avanzadas para construir una planta de material catódico.

Por su parte, el Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia anunció en junio de 2023 que la empresa estatal Yacimientos de Litio Bolivianos (YLB) había firmado sendos convenios con las empresas Uranium One Group (Federación de Rusia) y Citic Guoan (China) para instalar dos complejos industriales de producción de carbonato de litio, lo que supondría una inversión de 1.400 millones de dólares. Ese mismo mes, el Gobierno también anunció que el fabricante chino de baterías CATL se había comprometido a realizar una inversión inicial de 1.400 millones de dólares para extraer carbonato de litio de los salares de Uyuni y Coipasa.

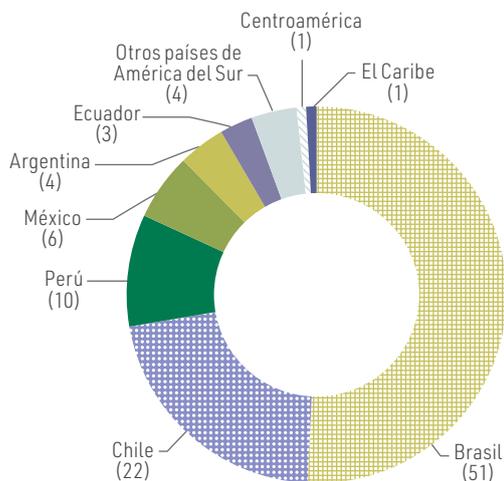
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de InvestChile, “BYD avanza en nueva planta de procesamiento de litio en Chile”, 12 de julio de 2023; Bloomberg Línea, “Litio en Argentina: esta sería la última inversión de China en la fiebre del oro blanco”, 11 de julio de 2023; Minera Exar [en línea] <https://www.mineraexar.com.ar/>; Bloomberg Línea, “Gigante chino entra en la carrera para industrializar el litio en Bolivia”, 19 de junio de 2023; y Europa Press, “Bolivia recibirá 1.290 millones en inversiones de dos empresas de Rusia y China para su industria del litio”, 29 de junio de 2023.

En promedio, el 93% de las exportaciones regionales a China entre 2000 y 2022 provino de América del Sur, lo que refleja la abundante dotación de materias primas de esa subregión. De hecho, tan solo tres países sudamericanos (el Brasil, Chile y el Perú) explicaron el 82% de los envíos. El 6% provino de México, mientras que tanto el Caribe como Centroamérica tuvieron participaciones inferiores al 1% (véase el gráfico II.9.A). México, por su parte, es el principal importador regional desde China, con el 38% del total. Los países sudamericanos concentran el 52%, seguidos de Centroamérica (7%) y el Caribe (3%) (véase el gráfico II.9.B).

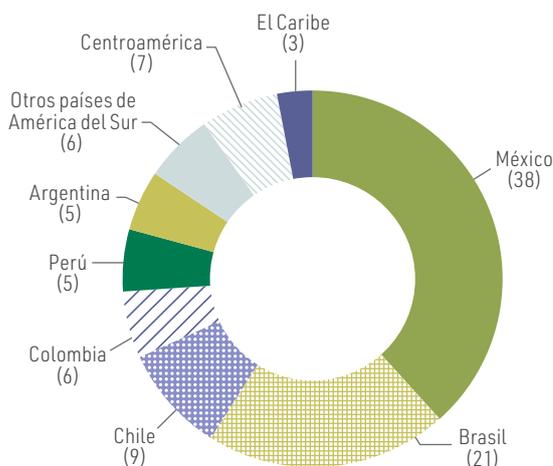
Gráfico II.9

América Latina y el Caribe: distribución por países del comercio de bienes con China, promedio de 2020-2022 (En porcentajes)

A. Exportaciones



B. Importaciones

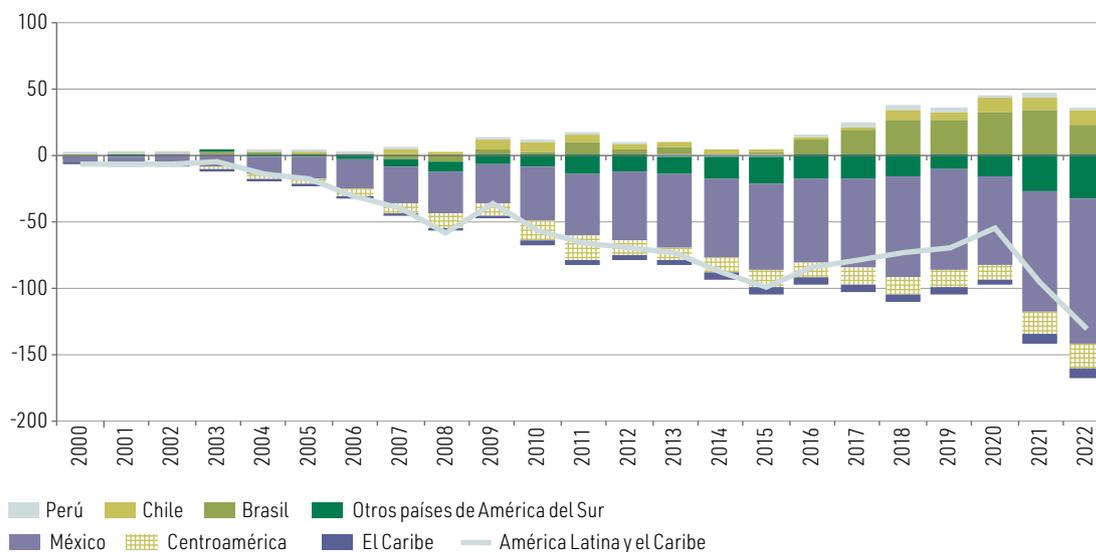


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/>.

Con la sola excepción del Brasil, Chile y el Perú, la región y sus distintas subregiones presentan un persistente déficit comercial con China. El déficit de México se destaca por su gran magnitud y trayectoria creciente (véase el gráfico II.10). Dicho país tiene un perfil productivo y exportador similar al de China, con la que compite en una vasta gama de segmentos industriales (electrónica, automóviles y autopartes, maquinaria y confecciones, entre otros).

Gráfico II.10

América Latina y el Caribe (países y subregiones seleccionados): saldo comercial con China, 2000-2022
(En miles de millones de dólares)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/>.

China se ha convertido en uno de los dos principales mercados de exportación para 10 países de la región, la mayoría de ellos sudamericanos. En el trienio 2020-2022, absorbió, en promedio, entre el 30% y el 37% de las exportaciones totales de bienes del Brasil, Chile y el Perú, tasas que se encuentran entre las más altas a nivel mundial. Por el contrario, aún se mantiene en posiciones secundarias como destino de los envíos de los países centroamericanos (excepto Panamá) y del Caribe. A diferencia de lo que ocurre con las exportaciones, China se ubica entre los tres principales proveedores en 26 países de la región (véase el cuadro II.3).

La alta concentración de los envíos regionales a China en un conjunto limitado de productos básicos se corrobora al comparar el número de productos exportados por los países de América Latina y el Caribe a ese país, a los Estados Unidos, a la Unión Europea y al propio mercado regional. En todos los casos, el número de productos exportados a China es el menor entre esos cuatro destinos, diferencia que es particularmente marcada en relación con las exportaciones intrarregionales. El país de la región que exporta la mayor variedad de productos a China es el Brasil, seguido a gran distancia por la Argentina, Chile y México (véase el cuadro II.4).

Cuadro II.3

América Latina y el Caribe (33 países): posición de China como socio comercial, 2000 y 2022, y participación en el comercio total de bienes, promedio de 2020-2022
(En posición y porcentajes)

Países	2000	2022	Participación en las exportaciones totales, 2020-2022	2000	2022	Participación en las importaciones totales, 2020-2022
América Latina y el Caribe	14	2	13,6	6	2	21,0
América del Sur	11	1	25,3	7	1	23,1
Argentina	6	2	8,7	4	1	20,9
Bolivia (Estado Plurinacional de)	20	7	5,7	7	1	20,5
Brasil	12	1	29,8	11	1	22,0
Chile	5	1	37,2	4	1	25,3
Colombia	36	2	7,3	9	1	24,1
Ecuador	18	2	16,0	10	1	22,6
Paraguay	16	33	11,2	3	1	21,5
Perú	4	1	30,3	9	1	27,6
Uruguay	4	1	21,7	7	2	18,0
Venezuela (República Bolivariana de)	35	1	17,9	18	1	25,8
México	19	4	1,9	6	2	19,6
Centroamérica	46	4	2,8	19	2	21,0
Costa Rica	30	8	2,0	15	2	15,2
El Salvador	38	13	1,2	16	2	12,7
Guatemala	48	8	2,4	19	2	15,4
Honduras	86	24	0,3	19	3	10,9
Nicaragua	42	28	0,4	20	2	12,6
Panamá	46	1	16,2	25	3	15,3
Cuba	6	2	25,4	3	2	11,7
República Dominicana	42	5	2,4	14	2	16,8
Comunidad del Caribe	54	11	1,7	39	3	8,9
Antigua y Barbuda	45	11	2,3	27	2	5,3
Bahamas	136	13	0,0	35	5	1,6
Barbados	43	50	0,6	9	5	3,8
Belice	28	37	0,2	18	2	16,3
Dominica	11	14	4,6	26	2	0,5
Granada	43	37	0,3	18	5	3,1
Guyana	24	9	1,7	6	4	5,5
Haití	63	16	0,3	10	3	16,4
Jamaica	18	10	1,4	10	2	10,8
Saint Kitts y Nevis	14	8	0,9	29	4	0,3
San Vicente y las Granadinas	...	37	0,0	21	2	6,8
Santa Lucía	22	23	0,1	8	2	0,0
Suriname	16	12	1,4	8	4	8,1
Trinidad y Tabago	63	7	2,1	11	4	11,0

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/> y Centro de Comercio Internacional (ITC), Trade Map [en línea] <https://www.trademap.org/>.

Nota: En los casos de Antigua y Barbuda, las Bahamas, Cuba, Dominica, Guyana, Honduras, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía y Venezuela (República Bolivariana de), los datos se obtuvieron a partir de estadísticas espejo. Los casilleros sombreados en rosado indican una participación igual o superior al 15%.

Cuadro II.4

América Latina y el Caribe (25 países): número de productos exportados a destinos seleccionados, 2021

	China	América Latina y el Caribe	Estados Unidos	Unión Europea (27 países)
Argentina	409	3 352	1 388	1 479
Bahamas	18	...	...	...
Barbados	13	671	433	98
Belice	1	85	76	25
Bolivia (Estado Plurinacional de)	64	569	240	225
Brasil	1 968	4 358	3 311	3 730
Chile	364	3 260	1 311	1 391
Colombia	234	3 292	2 022	1 380
Costa Rica	182	2 869	2 015	950
Cuba	46	268	3	373
Ecuador	161	2 267	1 344	789
El Salvador	69	2 412	1 076	567
Guatemala	130	3 536	1 449	741
Guyana	40	769	525	175
Honduras	39	1 823	1 083	364
Jamaica	20	382	348	82
México	361	1 448	2 858	503
Nicaragua	52	1 852	974	255
Panamá	30	271	144	64
Paraguay	106	1 388	431	397
Perú	266	3 294	1 867	1 555
República Dominicana	135	2 362	2 278	1 288
Trinidad y Tabago	27	1 769	295	508
Uruguay	140	1 490	567	519
Venezuela (República Bolivariana de)	63	958	266	613

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/>.

Nota: Los casilleros sombreados en tono más oscuro corresponden al destino al que se exportó la mayor cantidad de productos. Los productos se definen al nivel de 6 dígitos del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías. Los datos de Cuba, Trinidad y Tabago y Venezuela (República Bolivariana de) se calcularon a partir de estadísticas espejo. Los datos de la Argentina corresponden a 2017.

A diferencia de las exportaciones regionales a China, las importaciones desde ese país muestran un alto grado de diversificación. De hecho, los principales 20 productos importados por la región desde China solo representan el 26% de las compras totales a ese país (véase el cuadro II.5). China es un proveedor particularmente importante de partes y accesorios para máquinas, herramientas, computadoras personales, teléfonos celulares, circuitos electrónicos, células fotovoltaicas y equipos ópticos. Otros productos destacados son los automóviles, artículos de plástico, herbicidas y aceites de petróleo. La lista de los principales productos importados desde China incluye tanto bienes de consumo como bienes de capital e intermedios. Las importaciones de las dos últimas categorías se destinan principalmente al uso de la industria local.

Cuadro II.5

América Latina y el Caribe: 20 principales productos importados desde China, promedio de 2020-2022
(En millones de dólares y porcentajes)

Posición	Código del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías	Descripción	Monto (En millones de dólares)	Participación (En porcentajes)	Participación acumulada (En porcentajes)	Principales destinos y participación (En porcentajes)
1	847330	Partes y accesorios para máquinas automáticas	6 702	2,7	2,7	México (82), Brasil (14)
2	847130	Máquinas automáticas para procesamiento de datos	6 698	2,7	5,3	México (33,8), Chile (14,6), Colombia (13,1), Perú (11,3), Argentina (8)
3	851712	Teléfonos móviles o equipo de radiotelefonía	6 062	2,4	7,7	Colombia (15), Chile (13,5), Perú (9,7), Brasil (7), México (4,9)
4	851762	Máquinas para la recepción de voz e imágenes	6 038	2,4	10,1	México (54,7), Brasil (11,8), Argentina (6,5), Colombia (6,9), Chile (6,3)
5	852990	Partes y piezas para módulos de visualización	4 428	1,8	11,9	Brasil (28,7), Argentina (7,5), México (6,5), Colombia (2,6)
6	901380	Aparatos ópticos	4 085	1,6	13,5	México (98,9)
7	854231	Circuitos electrónicos	3 294	1,3	14,8	México (74,5), Brasil (21,9)
8	850440	Convertidores estáticos	2 907	1,2	15,9	México (52,2), Brasil (28,9), Argentina (4,3)
9	851770	Partes de teléfonos convencionales y celulares	2 725	1,1	17,0	México (26,2), Argentina (23,9), Brasil (4,7)
10	870322	Automóviles de turismo	2 681	1,1	18,1	Chile (37), Ecuador (8,4), Bolivia (Estado Plurinacional de) (2,2)
11	271019	Aceites de petróleo	2 481	1,0	19,0	Panamá (80), Chile (9), Ecuador (7), Perú (2,4)
12	854140	Células fotovoltaicas	2 371	0,9	20,0	México (14,6), Brasil (7,5), Chile (4,2)
13	853400	Circuitos impresos	2 278	0,9	20,9	México (84,3), Brasil (14,3), Barbados (1)
14	380893	Herbicidas, inhibidores de germinación y reguladores del crecimiento de las plantas	1 927	0,8	21,7	Argentina (7,2), Brasil (6,4), Colombia (4,4), Paraguay (3,8), Bolivia (Estado Plurinacional de) (3,7), Ecuador (2,3), Perú (2,2)
15	950300	Triciclos, <i>scooters</i> , pedales de coche y ruedas de juguete	1 874	0,7	22,4	México (35,8), Chile (11,3), Brasil (9,2), Panamá (9), Perú (8,6), Colombia (5,1), Ecuador (3,2)
16	760612	Chapas y tiras, de aleaciones de aluminio	1 872	0,7	23,1	México (76,6), Guatemala (6,1), Brasil (5,5)
17	851713	<i>Smartphones</i> para redes inalámbricas	1 870	0,7	23,9	Colombia (28), Chile (22), Paraguay (15,2), Perú (13,3), Brasil (8,2), Uruguay (3)
18	392690	Artículos de plástico	1 739	0,7	24,6	México (52,6), Brasil (9,7), Chile (7,8), Perú (6,5), República Dominicana (5,9), Argentina (4,7)
19	630790	Artículos de materia textil, confeccionados	1 595	0,6	25,2	México (24,1), Chile (11,2), Brasil (9,9), Panamá (4,9), Argentina (4,6), Ecuador (4)
20	401120	Neumáticos nuevos de caucho para autobuses y camiones	1 575	0,6	25,8	México (32,4), Paraguay (8,7), Chile (10), Colombia (6,7), Perú (8,6), Guatemala (4,6), Brasil (4,4)
Total			65 198	25,8		

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/>.

Nota: En los casos de Antigua y Barbuda, las Bahamas, Cuba, Dominica, Guyana, Honduras, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía y Venezuela (República Bolivariana de), los datos se obtuvieron a partir de estadísticas espejo.

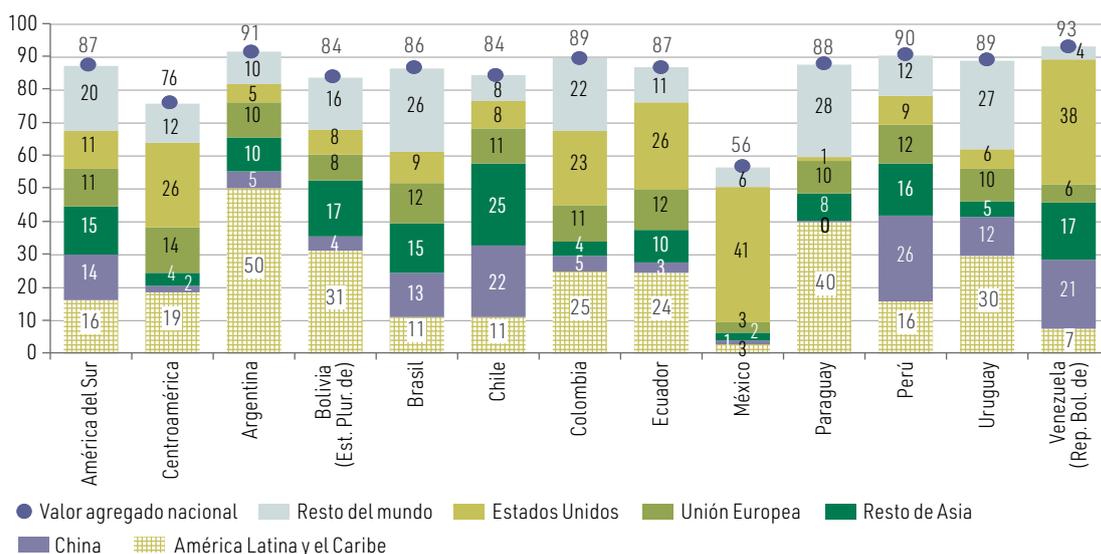
B. La integración productiva entre la región y China

Para analizar el grado de integración productiva entre los países de la región⁷ y China, en esta sección se calcula la proporción del valor agregado local exportado por cada país a China y a otros destinos (encadenamientos hacia adelante), así como la proporción del valor agregado importado desde estos mismos socios que se incorpora en las exportaciones de cada país de la región (encadenamientos hacia atrás). Se capturan así dos dimensiones esenciales de la integración productiva. Por una parte, el valor agregado local exportado es indicativo de los insumos que un país aporta al proceso productivo de sus socios comerciales. Por otra parte, el componente importado de las exportaciones de un país representa el nivel de integración de su aparato productivo con el resto del mundo. A mayor componente importado, mayor integración vertical⁸.

En promedio, el 87% del valor de las exportaciones de América del Sur en 2017 correspondió a valor agregado local (véase el gráfico II.11). Catorce puntos porcentuales de esa cifra se destinaron a China, proporción similar a la dirigida al resto de Asia y superior a la destinada a los Estados Unidos y la Unión Europea. En contraste, en el caso de Centroamérica, la proporción del valor agregado local exportado que se destina a China es de solo dos puntos porcentuales sobre un total de 76. Por último, en el caso de México, solo el 56% del valor de sus exportaciones en 2017 correspondió al valor agregado local, del cual una fracción mínima (un punto porcentual) se destinó a China. Se evidencia así la marcada integración hacia adelante de América del Sur con China, a diferencia de Centroamérica y México.

Gráfico II.11

América Latina (países y subregiones seleccionados): distribución del valor agregado nacional contenido en las exportaciones según principales destinos, 2017
(En porcentajes de las exportaciones brutas)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Banco Asiático de Desarrollo (BASD), matriz de insumo producto global de 2017.

Nota: Centroamérica incluye a Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá.

⁷ Los análisis realizados en esta sección incluyen información de 17 países de América Latina: Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

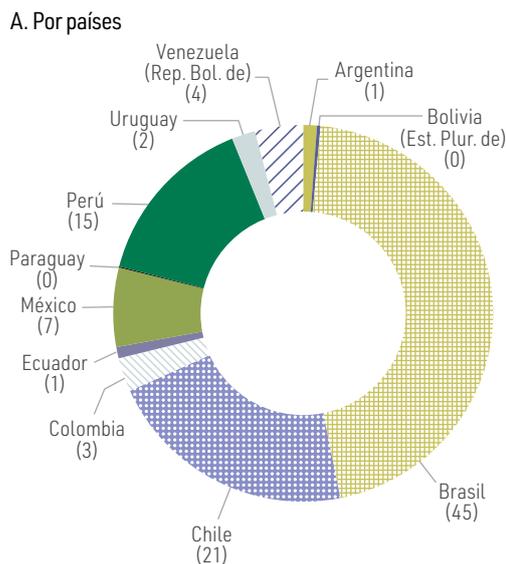
⁸ Véase una explicación detallada de la metodología utilizada en Durán Lima y Banactoché (2021).

Los países que destinan a China una proporción superior a 20 puntos porcentuales del valor agregado local exportado son: Perú (26 puntos porcentuales), Chile (22 puntos porcentuales) y Venezuela (República Bolivariana de) (21 puntos porcentuales). En los tres casos, la proporción de valor agregado local destinada a China supera la que se dirige a la Unión Europea y la propia región, y en los casos de Chile y el Perú excede también la proporción dirigida a los Estados Unidos. En un segundo grupo se ubican el Brasil y el Uruguay, que dirigen a China 13 puntos porcentuales y 12 puntos porcentuales, respectivamente, de su valor agregado local exportado. En ambos países, la proporción del valor agregado local exportada a China es mayor que la que se destina a los Estados Unidos y la Unión Europea, y en el caso del Brasil excede también la proporción dirigida a la propia región. En el extremo opuesto, México, el Paraguay, el Ecuador, Bolivia (Estado Plurinacional de) y los países centroamericanos muestran los menores encadenamientos hacia adelante con China. Se destaca la fuerte vinculación de México con los Estados Unidos, país al que destina casi el 75% del valor agregado nacional exportado (41 puntos porcentuales de un total de 56). Colombia, el Ecuador y Venezuela (República Bolivariana de) también exhiben mayores encadenamientos hacia adelante con los Estados Unidos que con China.

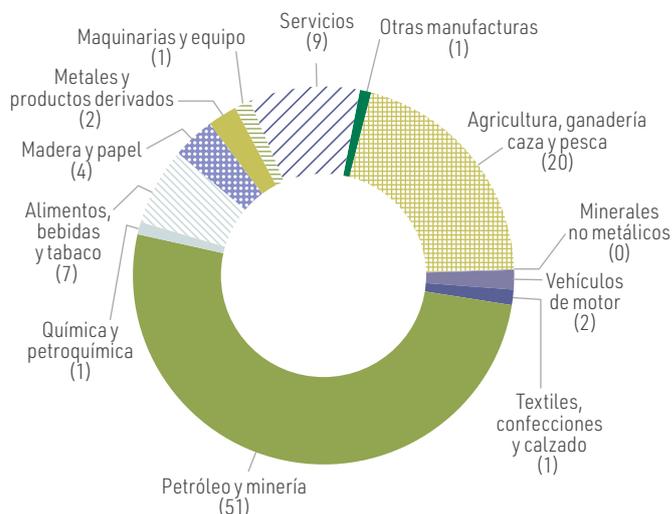
El Brasil (45%), Chile (21%), el Perú (15%) y México (7%) son los mayores exportadores de valor agregado a China y concentran casi el 90% del valor exportado por los 11 países analizados (véase el gráfico II.12.A). La estructura del valor agregado exportado según grandes sectores económicos da cuenta del predominio de los sectores primarios, encabezados por el de minería y petróleo (51%). Le siguen los sectores de agricultura, ganadería, caza y pesca (20%), servicios (9%) y alimentos, bebidas y tabaco (7%) (véase el gráfico II.12.B). La participación destacada en las exportaciones regionales de productos como mineral de hierro, cobre, zinc, níquel, aluminio, soja, carne bovina y algunos productos pesqueros muestra el notable vínculo, principalmente de América del Sur, con un importante grupo de industrias en China, en particular la siderúrgica, la agroalimentaria y el sector de la construcción. Por otra parte, se destaca la participación de los servicios, que se explica por el fenómeno conocido como “servificación”, referido al creciente peso de los servicios en el comercio de bienes. Gran parte del valor de los bienes exportados por la región a China (y al mundo) proviene de insumos de servicios como diseño, investigación y desarrollo (I+D), intermediación, transporte y logística, financieros e inteligencia comercial, entre otros.

Gráfico II.12

América Latina (11 países): estructura del valor agregado exportado a China por países y sectores económicos, 2017
(En porcentajes)



B. Por sectores económicos



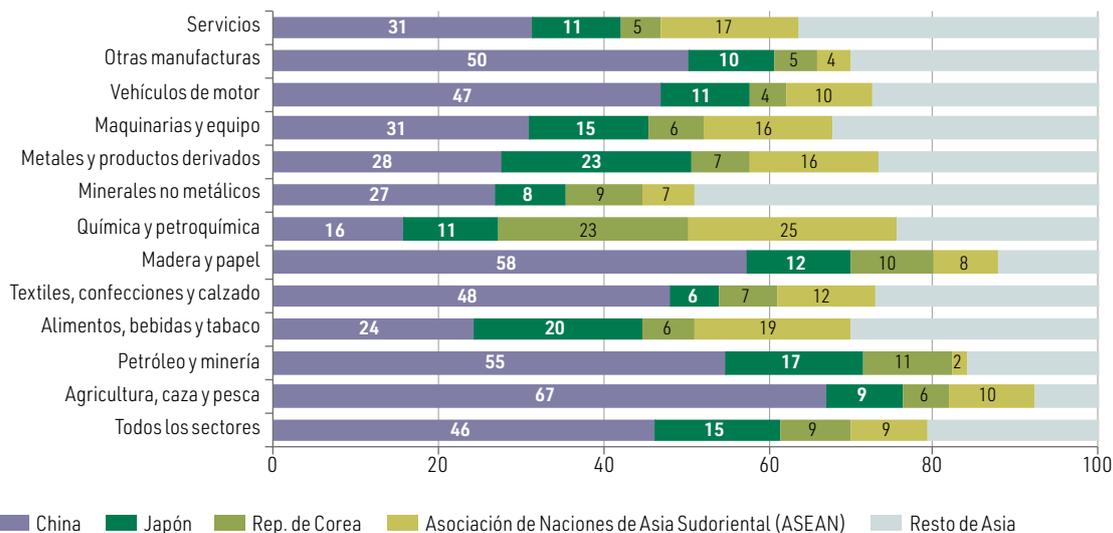
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Banco Asiático de Desarrollo (BAsD), matriz de insumo producto global de 2017.

Al examinar la estructura sectorial de las exportaciones en valor agregado de la región a Asia, se observa que la mayor participación de China tiene lugar en los sectores de agricultura, ganadería, caza y pesca (67%), madera y papel (58%), y petróleo y minería (55%) (véase el gráfico II.13). En todos ellos, la proporción del valor agregado exportado a China es mayor que el promedio de las exportaciones de toda la región destinadas a ese país. En comparación con otros socios relevantes de Asia, únicamente los países de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN) son más importantes para las exportaciones del sector químico y petroquímico, ya que reciben la cuarta parte del total exportado por los países de la región a Asia en dicho sector.

Gráfico II.13

América Latina (11 países)^a: estructura del valor agregado exportado a Asia por grandes sectores económicos, 2017

(En porcentajes)



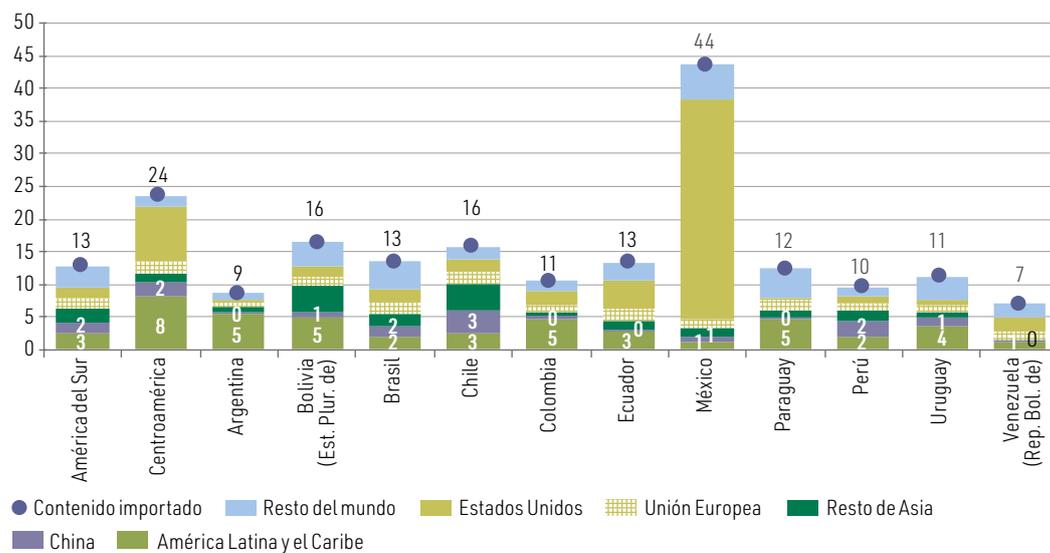
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Banco Asiático de Desarrollo (BAsD), matriz de insumo producto global de 2017.

^a Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

A diferencia de lo que ocurre con los encadenamientos hacia adelante, todos los países de la región exhiben débiles encadenamientos hacia atrás con China. Del 13% del contenido importado incorporado en las exportaciones de América del Sur en 2017, solo dos puntos porcentuales provinieron de China (véase el gráfico II.14). En el caso de Centroamérica, el 24% del valor de sus exportaciones corresponde a contenido importado, del cual también dos puntos porcentuales provienen de ese país. Por último, el 44% de las exportaciones de México consiste en contenido importado, del cual 34 puntos porcentuales se originan en los Estados Unidos y solo uno en China. A nivel individual, Chile y el Perú son los países con mayor contenido importado chino en sus exportaciones.

Gráfico II.14

América Latina (países y subregiones seleccionados): distribución del contenido importado de las exportaciones por principales orígenes, 2017
(En porcentajes de las exportaciones brutas)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Banco Asiático de Desarrollo (BAoD), matriz de insumo producto global de 2017.

Nota: Centroamérica incluye a Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá.

La escasa participación de China en el contenido importado de las exportaciones regionales refleja el hecho de que la mayoría de los países latinoamericanos incorpora una baja proporción de insumos intermedios importados en la producción destinada a la exportación⁹. El grueso de las importaciones tiene como destino final atender la demanda local, ya sea de bienes finales para consumo de los hogares (confecciones, calzado, medicamentos y automóviles, entre otros productos), de insumos para la producción de bienes a ser comercializados a nivel local (productos químicos, tuberías de hierro y acero, repuestos y productos electrónicos, entre otros) o de bienes de capital. Cabe notar que la creciente penetración de manufacturas chinas en la región en las últimas dos décadas ha sido motivo de preocupación por sus efectos en la producción y el empleo locales, tema que se aborda en la sección II.C.

⁹ Como se observa en el gráfico II.14, la principal excepción es México.

C. Efectos del comercio con China en el empleo y la producción regionales

Al igual que las exportaciones de la región a China, las importaciones desde este país han crecido a un ritmo mucho mayor que las importaciones totales entre 2000 y 2022: un 16,8% anual frente a un 6,2% anual, respectivamente. Muchos países han aumentado su dependencia de los productos de origen chino en las últimas dos décadas, un fenómeno que plantea desafíos al desarrollo industrial de la región. Mezquita Moreira (2007) ya advertía de esta situación en los primeros años de la década de 2000, al observar que, si bien la productividad laboral en China todavía era más baja que la de países como el Brasil y México, esta brecha era mucho menor que la salarial, y además se estaba cerrando aceleradamente. Durán Lima y Pellandra (2017) mostraron que en ocho países de la región¹⁰ aumentó sistemáticamente la proporción de bienes finales e insumos importados de origen chino en el consumo aparente de manufacturas¹¹, de menos del 1% en 2000 al 2,1% en 2005 y al 3,7% en 2012. Dicho aumento habría desplazado a productos finales e intermedios locales.

Estimaciones para el Brasil, Chile, México y el Perú en el período 2000-2017¹² muestran que el efecto neto de China sobre el empleo habría sido positivo, ya que en esos años se habían creado 1,9 millones de puestos de trabajo. Esta cifra considera tanto la creación de empleo debida a las exportaciones y la inversión (incluidos los proyectos de infraestructura), como la pérdida de empleos debida a la competencia de las importaciones con la producción local. Sin embargo, mientras que en los tres países de América del Sur el impacto neto sobre el empleo fue positivo, en el caso de México fue negativo. Esto se debe a que en el Brasil, Chile y el Perú primó la creación de empleo en los sectores primarios que exportan a China, en tanto que en México prevaleció la destrucción de empleo en sectores manufactureros que se vieron afectados por la competencia de ese país (Salazar-Xirinachs, Dussel Peters y Armony, 2018). Las pérdidas de empleo se localizan en los sectores de textiles, confecciones y calzado, industria electrónica y eléctrica, maquinaria y equipo, y química y farmacia, entre otros, con una pérdida neta de alrededor de 688.000 empleos en los cuatro países considerados. Además, la concreción de proyectos de inversión y de infraestructura apalancados con capitales de origen chino habría contribuido a la creación de 400.000 puestos de trabajo en el período 2000-2017 en los cuatro sectores identificados (Salazar-Xirinachs, Dussel Peters y Armony, 2018).

Siguiendo la misma metodología aplicada en Durán Lima y Pellandra (2017), se calculó el efecto de la competencia china sobre las economías de 12 países de la región para el período comprendido entre 2003 y 2022. Los resultados arrojaron que, entre ambos años, la participación de las importaciones chinas en el consumo aparente de manufacturas no agroindustriales¹³ del conjunto de los 12 países aumentó del 1,6% al 13,1%, la mayor alza entre los principales socios comerciales de la región. El aumento de la participación de China en el consumo aparente tuvo lugar a costa de la producción local de manufacturas, cuya participación se redujo del 69,2% al 50,1% en el mismo período (véase el cuadro II.6). Cabe señalar que la participación de los insumos importados en el consumo aparente aumentó del 31% en 2003 al 50% en 2022.

A inicios de la década de 2000, la presencia de productos chinos en el consumo de los hogares, las empresas y el Gobierno era muy limitada en la región, con una participación que en promedio no superaba el 0,5% (Durán Lima y Pellandra, 2017). En 2005 esta participación aumentó al 2,5% en toda la región y superó el 9% en Chile y el Paraguay. Diez años después, en 2015, la participación de China alcanzó el 9%

¹⁰ Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Perú y Uruguay.

¹¹ El consumo aparente se define como la producción local más las importaciones menos las exportaciones.

¹² La metodología utilizada para tales estimaciones fue la de insumo producto, a partir de las matrices multipaís de la base de datos World Input-Output Database (WIOD) para el período 2000-2014, complementada con la base de matrices multipaís de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) e información de cuentas socioeconómicas de la base de datos WIOD. Para el caso del Perú se utilizó información del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

¹³ El análisis aquí presentado no incluye el sector de alimentos, bebidas y tabaco, donde la participación de la producción local en el consumo aparente es muy mayoritaria.

y varios países superaron el promedio (Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, México, Perú, Paraguay y Venezuela (República Bolivariana de)). Por último, las estimaciones más recientes para 2022 muestran un nuevo aumento de la participación de China en todos los países considerados, con un promedio del 13,1%. La Argentina y el Brasil presentan las menores tasas de participación de los productos chinos, ambas por debajo del 10%, mientras que el Ecuador, Venezuela (República Bolivariana de), Chile y el Paraguay registran las tasas más altas, que oscilan entre el 18% y el 24% (véase el gráfico II.15).

Cuadro II.6

América Latina (12 países)^a: participación de China y otros socios en el consumo aparente de manufacturas no agroindustriales, 2003, 2005, 2010, 2015, 2020 y 2022
(En porcentajes)

Regiones, agrupaciones o países	2003	2005	2010	2015	2020	2022
América Latina y el Caribe	3,7	5,2	5,2	4,7	4,5	5,4
China	1,6	2,4	6,4	9,6	11,3	13,1
Estados Unidos	13,9	12,4	10,1	12,1	12,5	12,7
Unión Europea	4,6	5,0	5,1	6,0	6,6	6,6
Resto del mundo	6,6	7,7	8,1	9,1	11,2	12,1
Mundo (importaciones totales)	30,8	33,2	34,4	40,7	46,1	49,9
Producción local^b	69,2	66,8	65,6	59,3	53,9	50,1

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI), "INDSTAT 2 2023, CIU Revision 3", información de oferta total por país y sector [en línea] <https://stat.unido.org/database/INDSTAT%202%202023,%2010SIC%20Revision%203>.

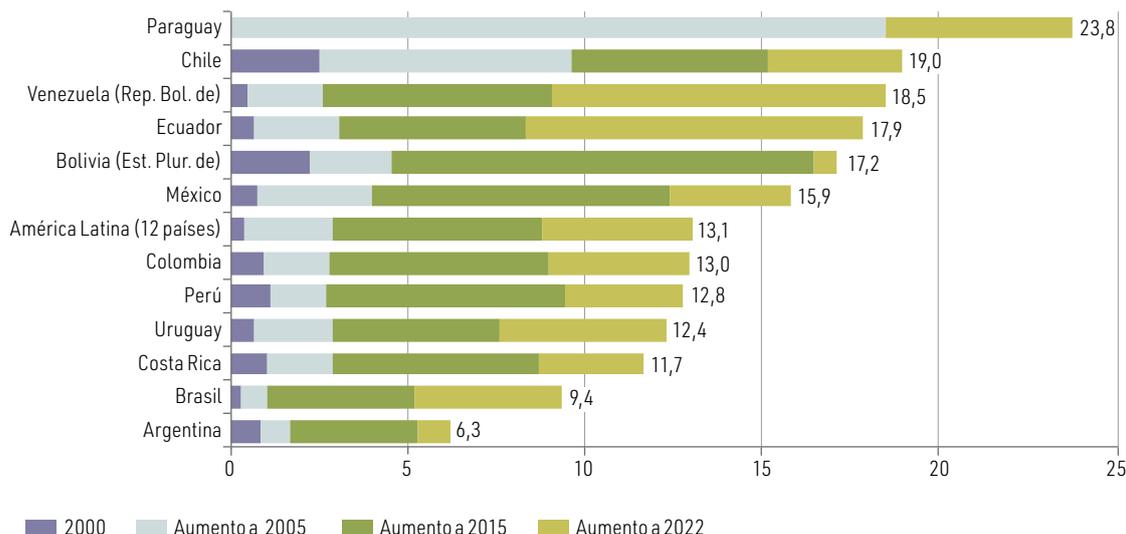
Nota: Para el cálculo del consumo aparente se utilizó información de la base de datos UN COMTRADE para las exportaciones e importaciones de los países de la región. La información del producto para 2022 se estimó a partir de los niveles de oferta de la base de la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI) en 2021 y las tasas de crecimiento en volumen estimadas para 2022 para el total de la manufactura, con la inclusión de la inflación observada.

^a Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

^b El valor de la participación de la producción local en el consumo aparente se obtuvo calculando la diferencia entre el total del consumo aparente y las importaciones totales. Esta variable agrega el total de las producciones locales incorporadas en el consumo aparente de los 12 países seleccionados. No incluye la participación de la producción local en el comercio intrarregional, que se considera en el total de América Latina y el Caribe.

Gráfico II.15

América Latina (12 países): evolución de la participación de China en el consumo aparente de manufacturas de cada país, 2000, 2005, 2015 y 2022
(En porcentajes)



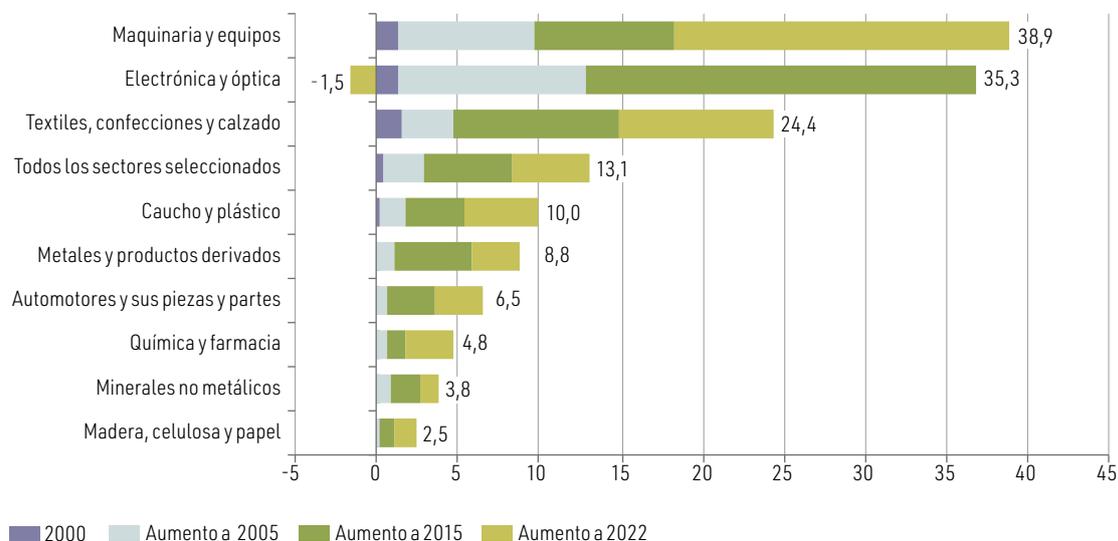
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI), "INDSTAT 2 2023, CIU Revision 3", información de oferta total por país y sector [en línea] <https://stat.unido.org/database/INDSTAT%202%202023,%2010SIC%20Revision%203>.

Aunque la participación agregada de China en el consumo aparente de manufacturas hoy supera el 10% en la mayoría de los países analizados, existen grandes diferencias entre los diferentes sectores. China alcanza su mayor penetración en los sectores de maquinaria y equipos, electrónica y óptica, y textiles, confecciones y calzado, con participaciones del 38,9%, el 35,3% y el 24,4%, respectivamente. Por el contrario, las menores participaciones de China en el consumo aparente se registran en los sectores vinculados a los recursos naturales: minerales no metálicos (3,8%) y madera, celulosa y papel (2,5%) (véase el gráfico II.16).

Gráfico II.16

América Latina (12 países)^a: evolución de la participación de China en el consumo aparente, principales sectores de la manufactura, 2000, 2005, 2015 y 2022

(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONU DI), "INDSTAT 2 2023, CIIU Revision 3", información de oferta total por país y sector [en línea] <https://stat.unido.org/database/INDSTAT%202%202023,%20ISIC%20Revision%203>.

^a Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela (República Bolivariana de).

México y el Brasil representan conjuntamente el 73% y el 85% de la oferta total regional en los dos sectores manufactureros con mayor participación de China en el consumo aparente: maquinaria y equipo, y electrónica y óptica (véase el gráfico II.17). Cabe notar que en 2012 China desplazó a los Estados Unidos como el principal proveedor mundial de productos electrónicos, y actualmente genera el 25% del valor agregado mundial del sector y el 57% del empleo.

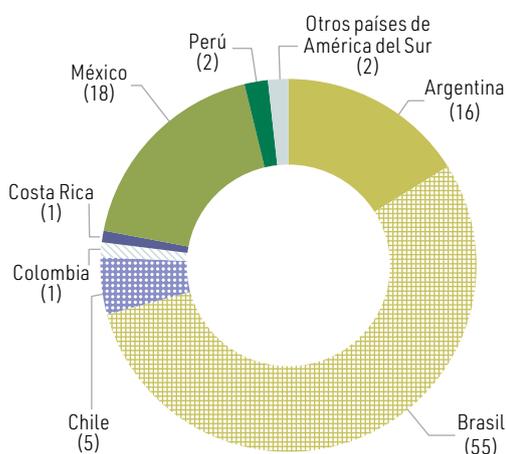
En México, la competencia de las importaciones chinas de maquinaria y equipo no solo se produce con la industria local (en herramientas, piezas y partes de diverso tipo, motores eléctricos, utensilios de cocina, electrodomésticos y otros productos), sino también con productos similares importados desde los Estados Unidos y el Canadá. Alrededor de uno de cada tres dólares importados por el sector tiene por origen a China. Una situación similar ocurre en el Brasil. La competencia china en estos dos países se produce principalmente en los segmentos de bienes intermedios y finales, lo que genera un abultado déficit comercial en ambos casos.

En otros países de menor desarrollo industrial, como la Argentina, Chile y Colombia, si bien también se ha producido un desplazamiento de la producción local por parte de productos chinos, la disponibilidad de insumos de ese origen ha favorecido la competitividad de un conjunto de industrias, como las de textiles y confecciones, papel, química y metalmecánica. La penetración de las manufacturas chinas en esos países también ha tenido un impacto negativo en sus importaciones desde los principales proveedores regionales, especialmente el Brasil y México.

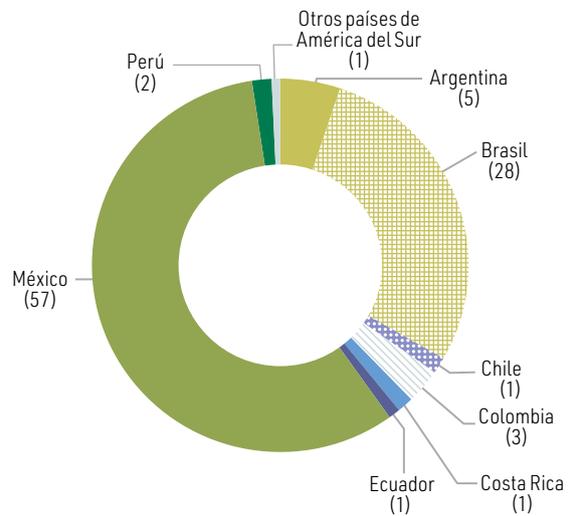
Gráfico II.17

América Latina (12 países)^a: distribución por países de la oferta total de maquinaria y equipo y de electrónica y óptica, promedio de 2020-2022, y participación de China en el consumo aparente de ambos sectores, 2000-2022 (En porcentajes)

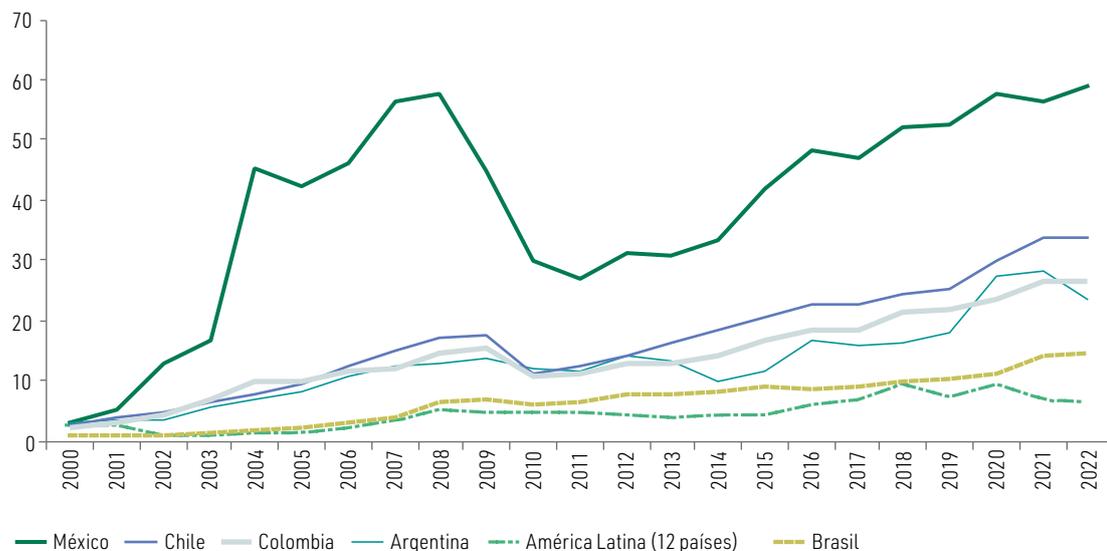
A. Maquinaria y equipo: distribución por países



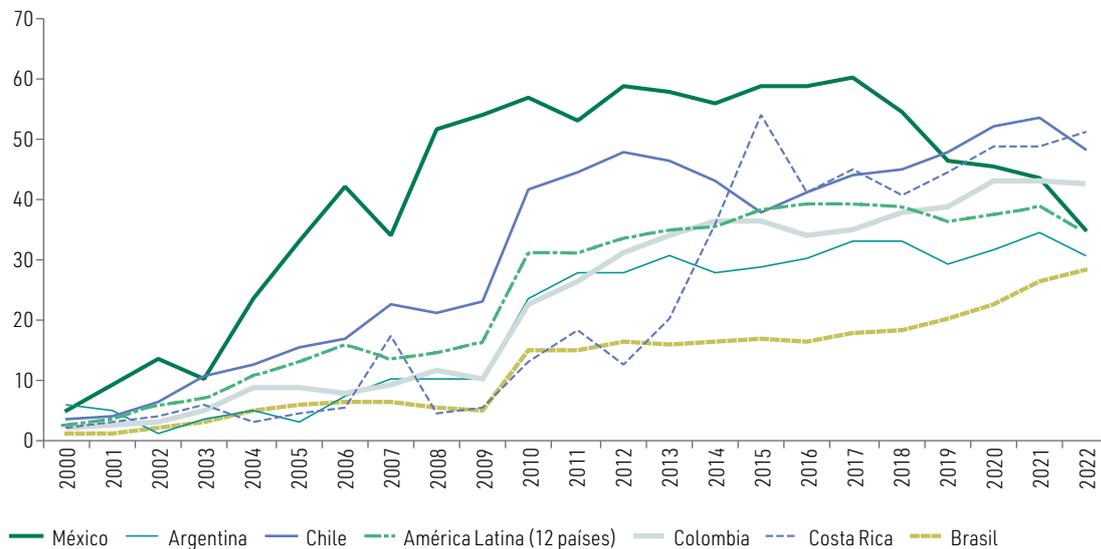
B. Electrónica y óptica: distribución por países



C. Maquinaria y equipo: participación de China en el consumo aparente



D. Electrónica y óptica: participación de China en el consumo aparente



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONU DI), "INDSTAT 2 2023, CIIU Revision 3", información de oferta total por país y sector [en línea] <https://stat.unido.org/database/INDSTAT%202%202023,%20ISIC%20Revision%203>.

^a Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

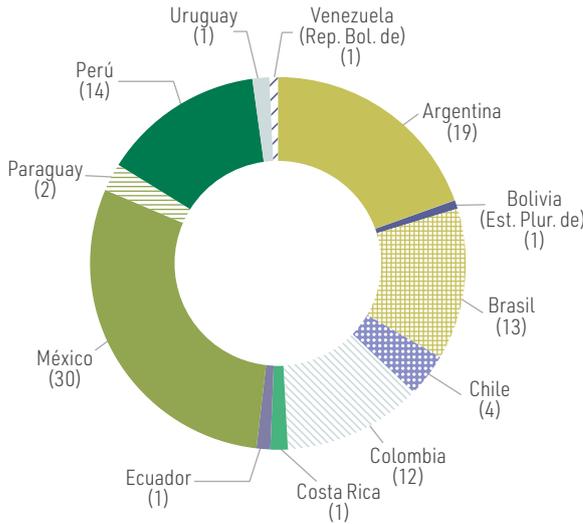
La competencia china en los mercados de la región es muy notoria en el sector de textiles, confecciones y calzado. Especialmente tras la liberalización del comercio mundial de dicho sector a partir de 2005 en el marco de la OMC, China pudo explotar la ventaja comparativa que le otorgaban su abundante dotación de mano de obra y los bajos salarios (Zhang, Kong y Ramu, 2015). Entre los países de la región afectados por la competencia china, México es el que cuenta con mayor oferta total del sector (véase el gráfico II.18.A), y ha experimentado dicha competencia en todos los segmentos (hilados, confecciones, prendas, y calzado y sus partes). Aunque la participación de los productos chinos en el consumo aparente es más baja que en Chile, el Ecuador y el Brasil, las empresas del sector han hecho evidente su preocupación al respecto, y las autoridades han aplicado diversas medidas tendientes a otorgarles cierta protección, incluida la presentación de una demanda ante el Órgano de Solución de Diferencias de la OMC en 2012. Pese a ello, las estimaciones del número de empleos destruidos a causa de la competencia de las importaciones fluctúan entre 68.000 en el período 2005-2017 (Dussel Peters y Armony, 2018) y alrededor de 450.000 entre 2000 y 2015 (Rodríguez Ceballos, 2015).

En Chile, ya a inicios de la década de 2000 la participación de los productos textiles chinos superaba el 15% del consumo aparente y en 2011 superó el 60%. Aunque en 2022 su nivel es inferior al 50%, sigue siendo el segundo país de la región con más penetración de textiles, confecciones y calzado chinos (véase el gráfico II.18.C). El país con mayor afectación es el Brasil, que, aunque mantiene aranceles promedio del 29% para el sector, ha experimentado una gran penetración de productos chinos. En 2022, la participación de estos productos en el consumo aparente alcanzó el 57% y fue la más alta de la región. En Colombia, los gremios del sector textil y confecciones han manifestado preocupación por la situación adversa ante la pérdida de ventas por la competencia con China y otras economías de Asia, como Bangladesh, Camboya, Lao (República Democrática Popular), Myanmar y Viet Nam. Todas ellas suman el 75% de las importaciones. La mayor preocupación estriba en evitar el contrabando, que se estima entre el 30% y el 35% (FENALCO, 2022).

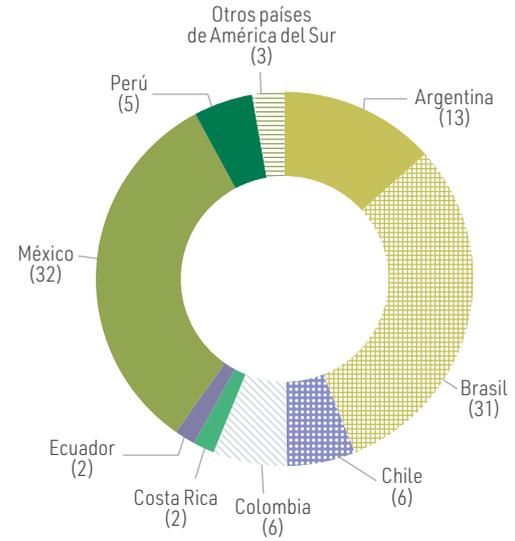
Gráfico II.18

América Latina (12 países)^a: distribución por países de la oferta total de textiles, confecciones y calzado, y de caucho y plástico, promedio de 2020-2022, y participación de China en el consumo aparente de ambos sectores, 2000-2022
(En porcentajes)

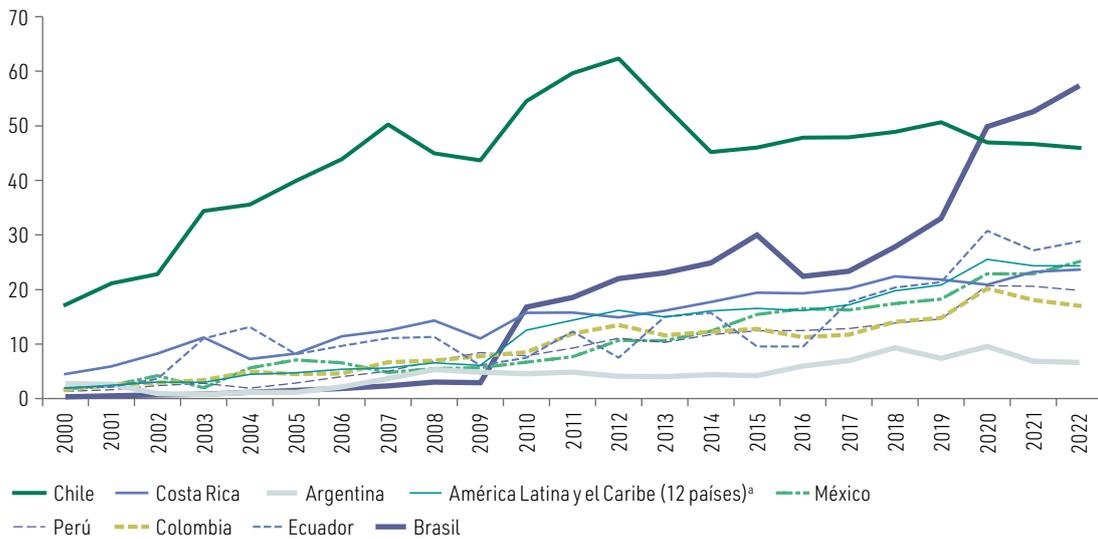
A. Textiles, confecciones y calzado: distribución por países



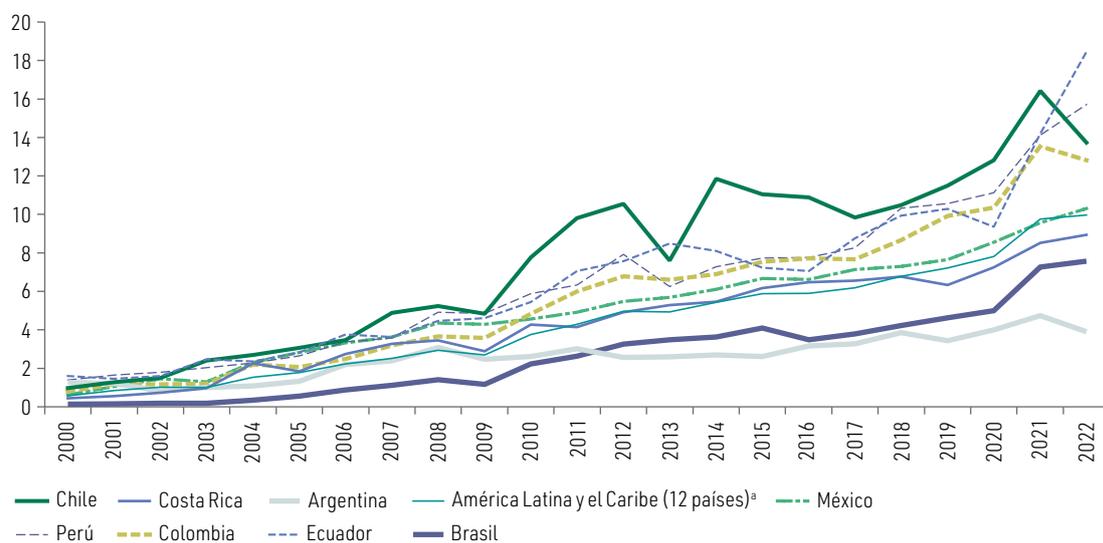
B. Caucho y plástico: distribución por países



C. Textiles, confecciones y calzado: participación de China en el consumo aparente



D. Caucho y plástico: participación de China en el consumo aparente



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONU/IDI), "INDSTAT 2 2023, CIIU Revision 3", información de oferta total por país y sector [en línea] <https://stat.unido.org/database/INDSTAT%202023,%20ISIC%20Revision%203>.

^a Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

Otros países de la región que registran una importante oferta local en el sector de textiles, confecciones y calzado son la Argentina, el Perú y Colombia, que en conjunto suman el 45% de la oferta regional del sector. En los tres casos, aunque la participación de las importaciones en el consumo aparente ha aumentado, esta se ha mantenido en niveles cercanos al promedio regional, en torno al 25% en el período 2020-2022. Aunque este nivel de importaciones genera preocupación en las industrias locales, se reconoce que China es un destacado proveedor de fibras e hilados, dos insumos clave en los primeros eslabones de la cadena de valor del sector. Pese a tener un acuerdo de libre comercio con China (véase la sección II.D), el Perú no liberalizó completamente el sector textil. En cierta medida, esto ha permitido amortiguar el efecto de la competencia china sobre los productos finales con mayor elaboración, que mantienen una protección arancelaria promedio en torno al 8%. En el resto de los países de la región, aunque ha aumentado el volumen de productos chinos en desmedro de oferta local, el nivel de penetración de China en el consumo aparente no supera el 25%, en promedio.

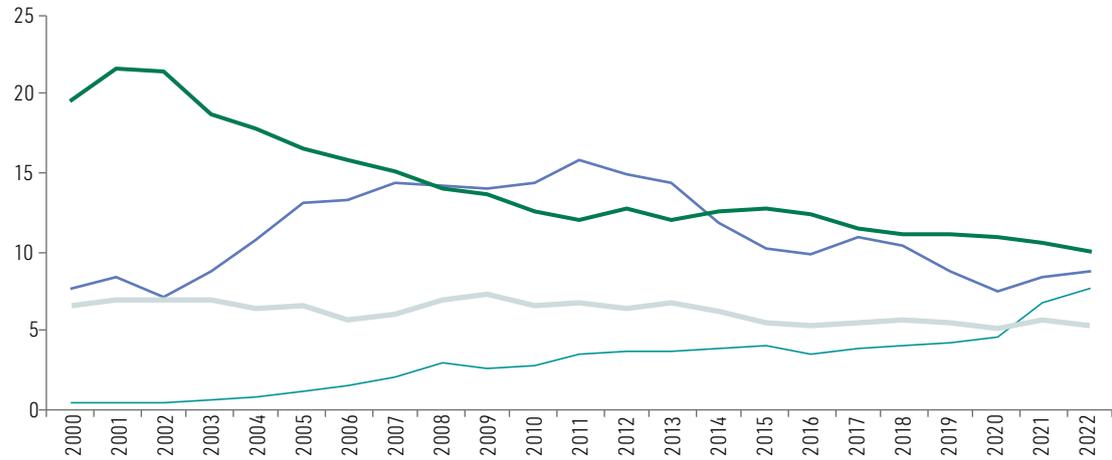
En la industria del caucho y el plástico, la participación de China en el consumo aparente ha registrado un crecimiento continuado, si bien alcanza niveles menores que en las otras tres industrias analizadas (véase el gráfico II.18.D). El peso de China ha aumentado especialmente en el segmento de insumos básicos para las industrias locales, como polímeros, polietileno, polipropileno y policloruro de vinilo. Esto explica los altos déficits comerciales que mantienen casi todos los países de la región en el sector (el más cuantioso es el del Brasil con 10.500 millones de dólares).

Otra forma de visualizar la creciente penetración de las manufacturas chinas en la región es analizando la evolución de las importaciones totales por origen desde 2000. Por ejemplo, en los segmentos de autos y autopartes, fundición de hierro y acero, plásticos y sus manufacturas y química orgánica, se aprecian grandes aumentos en la participación de China en las importaciones, que han tenido como contrapartida la caída del peso de socios tradicionales como los Estados Unidos y la Unión Europea, así como de las importaciones provenientes de la propia región (véase el gráfico II.19).

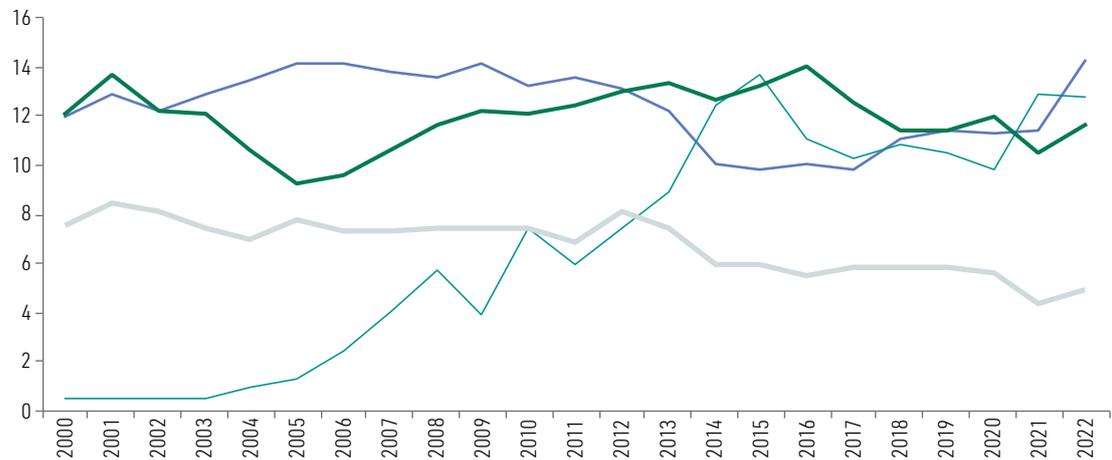
Gráfico II.19

América Latina y el Caribe: origen de las importaciones de sectores seleccionados, 2000-2022
(En porcentajes)

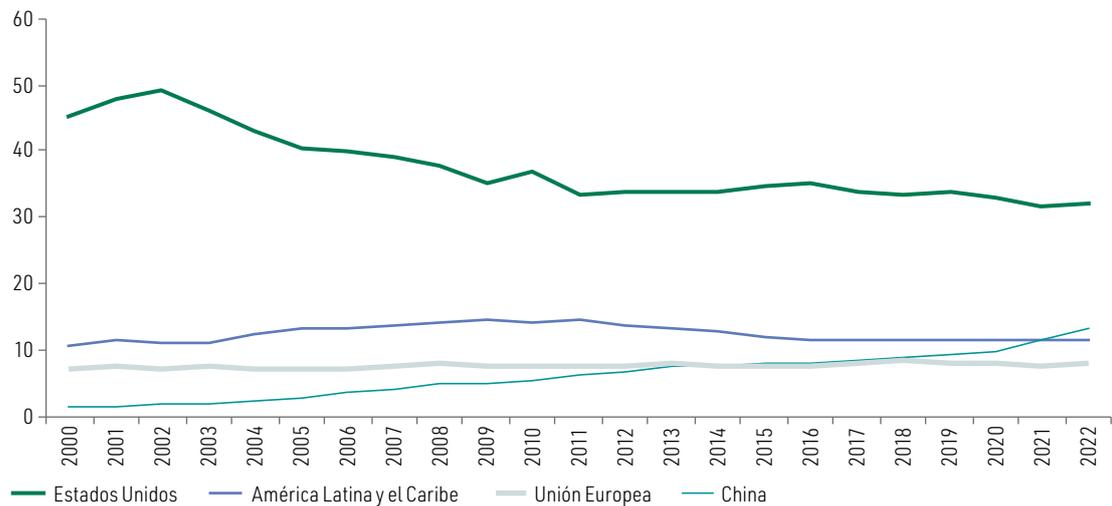
A. Autos y autopartes (SA-87)



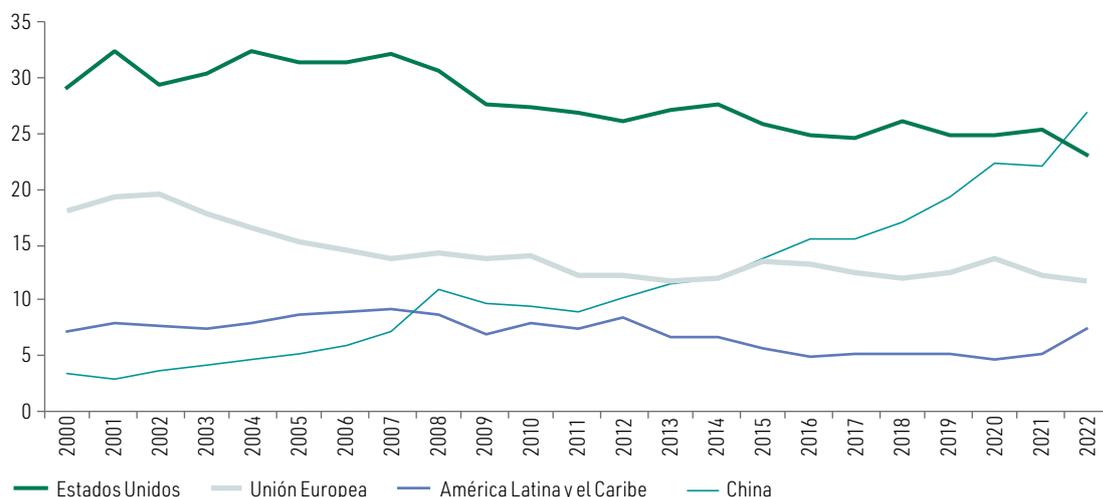
B. Fundición de hierro y acero (SA-72)



C. Plásticos y sus manufacturas (SA-39)



D. Química orgánica (SA-29)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/>.

Nota: Los códigos entre paréntesis corresponden a los respectivos capítulos del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.

D. Acuerdos comerciales y condiciones de acceso de las exportaciones regionales a China

A la fecha, tres países de la región tienen tratados de libre comercio vigentes con China, todos ellos suscritos hace más de una década: Chile (vigente desde 2006), el Perú (vigente desde 2010) y Costa Rica (vigente desde 2011). En los últimos tiempos se aprecia en la región un renovado interés en profundizar los vínculos comerciales con China mediante la suscripción de este tipo de tratados. El Ecuador y Nicaragua suscribieron dos nuevos acuerdos con ese país en mayo y agosto de 2023, respectivamente, que deben ratificarse para entrar en vigor. Asimismo, en julio de 2023 China y Honduras iniciaron las negociaciones de un tratado de libre comercio bilateral. En América del Sur, China y el Uruguay concluyeron en 2022 el estudio de factibilidad de un tratado de libre comercio bilateral, pero hasta la fecha no se han iniciado las negociaciones.

En virtud de sus respectivos acuerdos, en 2020 las exportaciones de Chile, Costa Rica y el Perú pagaban, en promedio, un arancel de importación inferior al 1% en el mercado chino, muy por debajo del arancel promedio de nación más favorecida aplicado por ese país (7,1%). Como es habitual en este tipo de acuerdos, los productos no agrícolas enfrentan, en promedio, un arancel menor que los productos agrícolas. Sin embargo, estos últimos se benefician de un mayor margen preferencial en términos absolutos, debido a que el arancel promedio de nación más favorecida cobrado por China a las importaciones agrícolas (12,7%) duplica el de los productos no agrícolas (6,2%) (véase el cuadro II.7)¹⁴. Cabe notar que otros socios que compiten con los países de la región en el mercado chino enfrentan similares condiciones arancelarias de acceso en virtud de acuerdos preferenciales. Este es el caso principalmente de Australia, Nueva Zelanda y los países de la ASEAN, que además se benefician de su mayor cercanía geográfica a China.

¹⁴ Los principales productos agrícolas exportados por la región a China enfrentan aranceles de nación más favorecida del 50% en el caso del azúcar de caña, del 12% para la carne bovina y porcina congelada, del 10% para las cerezas frescas, del 6% para los camarones y del 3% para los porotos de soja (OMC, 2023).

Cuadro II.7

China: aranceles promedio de nación más favorecida aplicados y aranceles promedio cobrados a las importaciones provenientes de socios seleccionados, 2020
(En porcentajes)

	Todos los productos		Productos agrícolas		Productos no agrícolas	
	Arancel promedio	Líneas arancelarias exentas de aranceles	Arancel promedio	Líneas arancelarias exentas de aranceles	Arancel promedio	Líneas arancelarias exentas de aranceles
Nación más favorecida	7,1	12,6	12,7	8,9	6,2	13,2
Chile	0,4	97,6	1,9	94,9	0,1	98,0
Costa Rica	0,5	95,9	2,5	86,6	0,2	97,4
Perú	0,9	93,4	2,5	89,2	0,6	94,0
Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN)	0,6	94,0	1,6	92,5	0,4	94,3
Australia	0,5	94,6	2,5	87,2	0,2	95,8
Nueva Zelanda	0,4	97,9	1,9	94,8	0,1	98,4

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio, *Examen de las Políticas Comerciales de China. Informe de la Secretaría (WT/TPR/S/415)*, 15 de septiembre de 2021.

Sin perjuicio de los importantes beneficios que Chile, Costa Rica y el Perú han obtenido en términos de la reducción de los aranceles aplicados a sus productos en el mercado chino, persisten barreras no arancelarias de diverso tipo, entre las que se destacan las relacionadas con los requisitos sanitarios y fitosanitarios aplicables a los productos agropecuarios y pesqueros. En el caso de Chile, por ejemplo, se ha constatado la demora indebida en el acceso sanitario para exportaciones de productos de la acuicultura y problemas para el registro de establecimientos exportadores de alimentos (SUBREI, 2023). Costa Rica, por su parte, no ha logrado expandir las exportaciones agrícolas a China en la medida esperada tras la firma del acuerdo, como lo proyectaban algunos estudios (Córdoba y Paladini, 2012; Chen Sui, 2016). Ello se debe tanto a limitaciones de escala como a dificultades para lograr las autorizaciones de comercialización en ese país. Las autoridades de ambos países han negociado hasta el momento 15 protocolos sanitarios y fitosanitarios¹⁵ (para piña congelada, carne de res, carne de cerdo y piña deshidratada, entre otros productos), con el objetivo de facilitar a los exportadores el cumplimiento de los requisitos sanitarios y fitosanitarios exigidos por China. Los principales productos agropecuarios exportados a ese país son la carne de bovino, los desperdicios de bovino y los cítricos preparados. El trabajo coordinado del Servicio Nacional de Salud Animal, el Servicio Fitosanitario del Estado y el Ministerio de Salud ha permitido a empresas de Costa Rica exportar productos agropecuarios a China al agilizar las autorizaciones de exportación.

Chile y el Perú ocupan el segundo y el tercer lugar entre los principales exportadores regionales a China, respectivamente, y sus envíos exhiben una fuerte concentración en productos mineros. Los envíos de Costa Rica, por el contrario, se dirigen principalmente a los mercados centroamericano, estadounidense y europeo, y la oferta exportable del país compite con la de China en segmentos como el de los insumos médicos. De modo que, mientras que las exportaciones de Chile y el Perú a China han seguido una clara tendencia ascendente (incluso desde antes de la entrada en vigor de los respectivos acuerdos), este no ha sido el caso de Costa Rica. Chile y el Perú son de los pocos países de la región que exhiben una relación comercial superavitaria con China en el agregado (principalmente debido a sus superávits en minería). Costa Rica, por el contrario, registra un creciente déficit (véase el gráfico II.20). Producto de estas distintas trayectorias, la participación de China en las exportaciones totales de Chile y el Perú ha aumentado notoriamente, a diferencia de lo que ha ocurrido en Costa Rica, donde ha caído tras la entrada en vigor del acuerdo bilateral. En el caso de las importaciones, China ha aumentado marcadamente su peso en las importaciones totales de los tres países (véase el gráfico II.21).

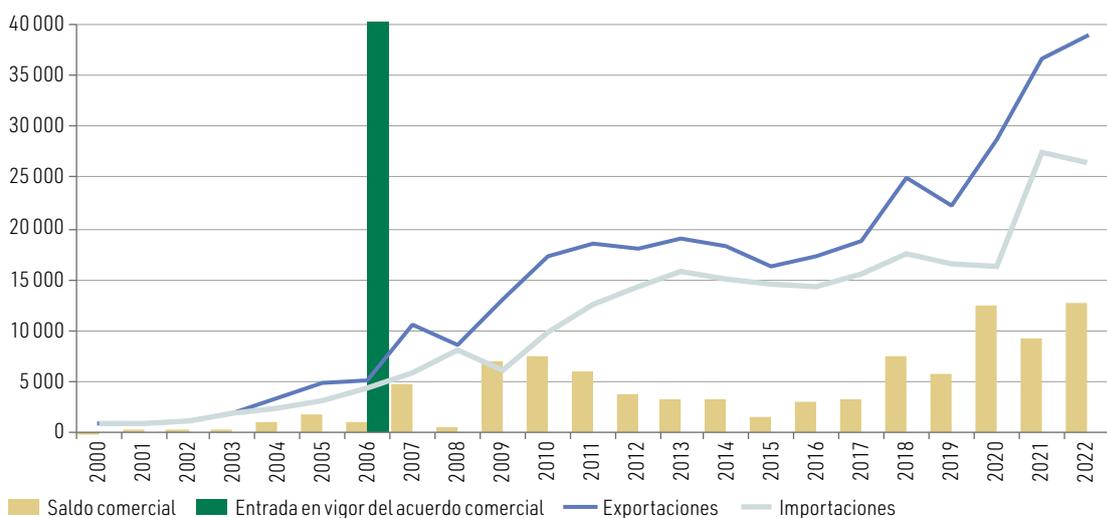
¹⁵ Véase [en línea] <https://www.comex.go.cr/tratados/china/>.

Gráfico II.20

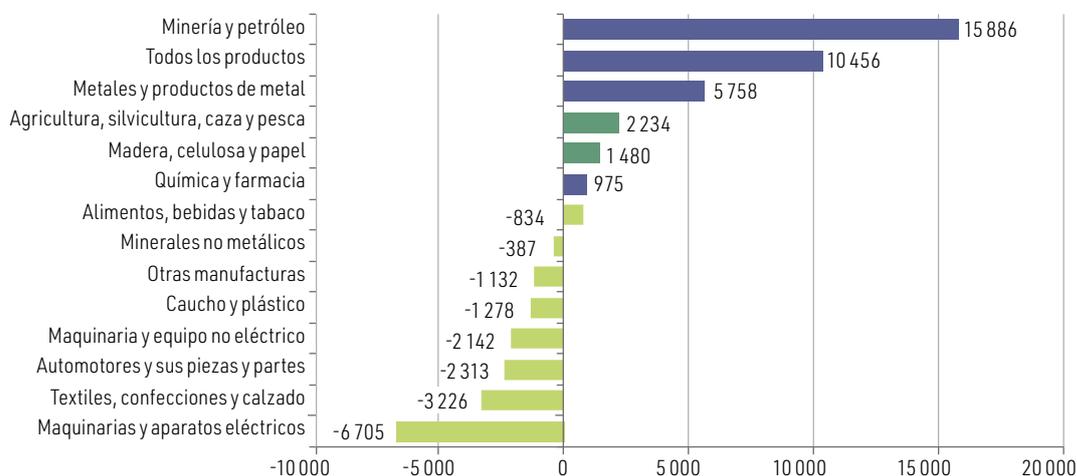
Chile, Costa Rica y Perú: comercio de bienes con China, 2000-2022, y saldos comerciales por sector, promedio de 2020-2022

(En millones de dólares)

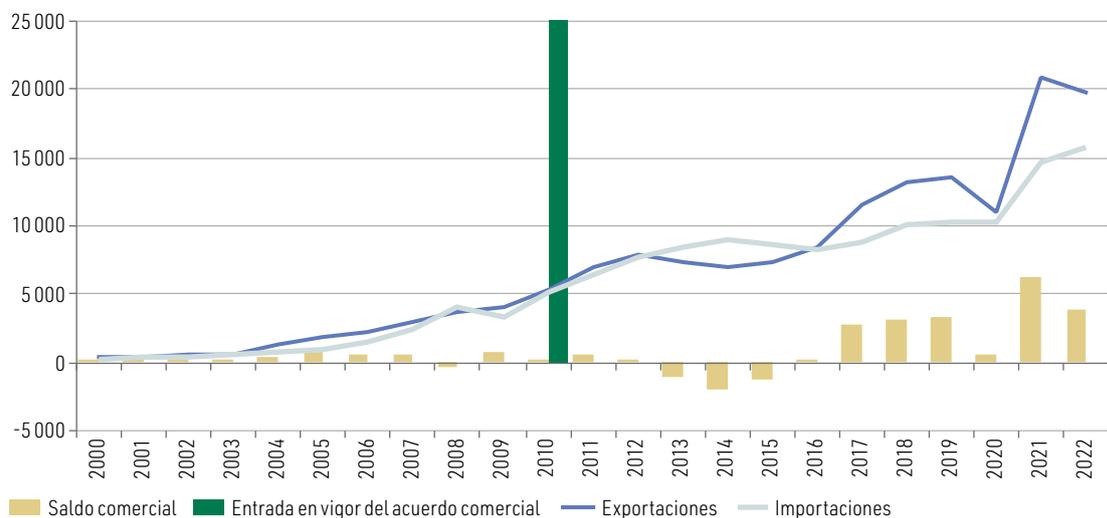
A. Chile



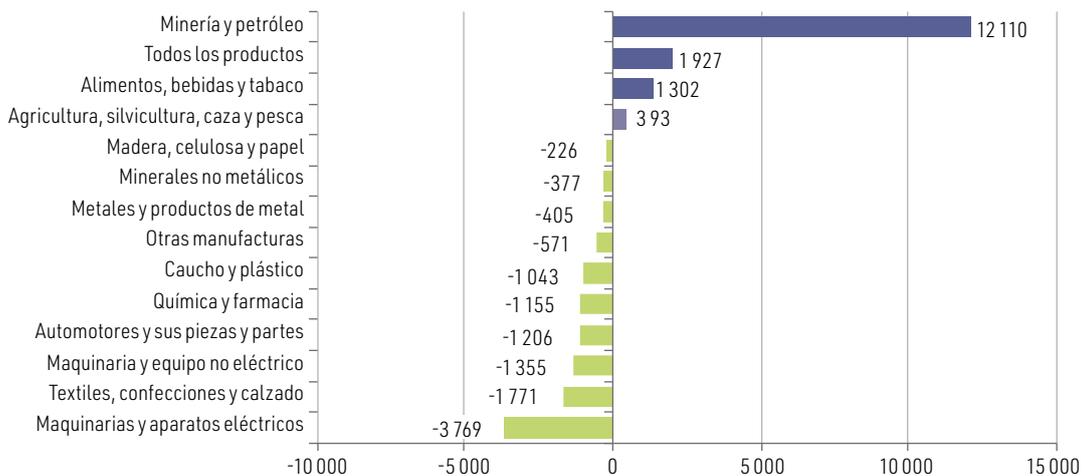
Saldo comercial Entrada en vigor del acuerdo comercial Exportaciones Importaciones



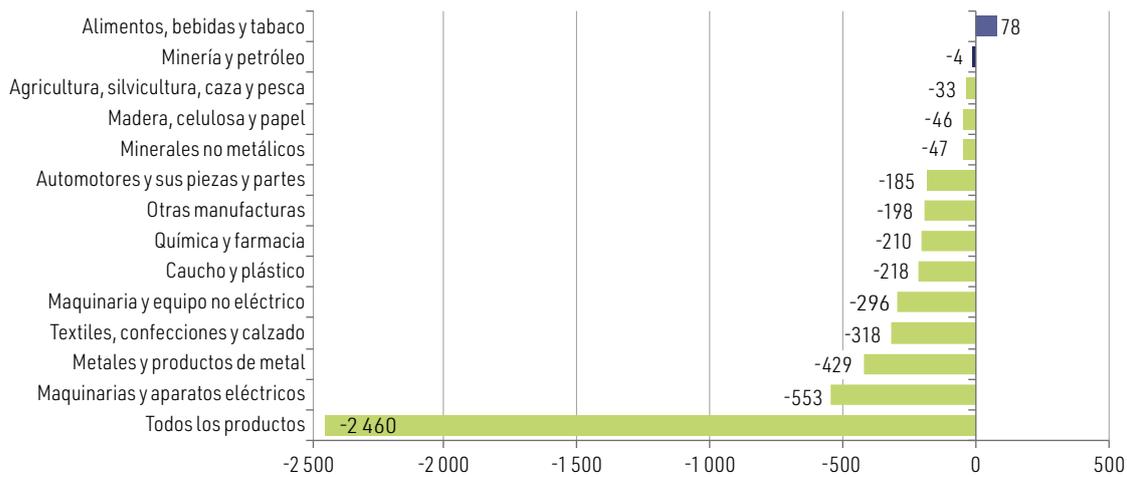
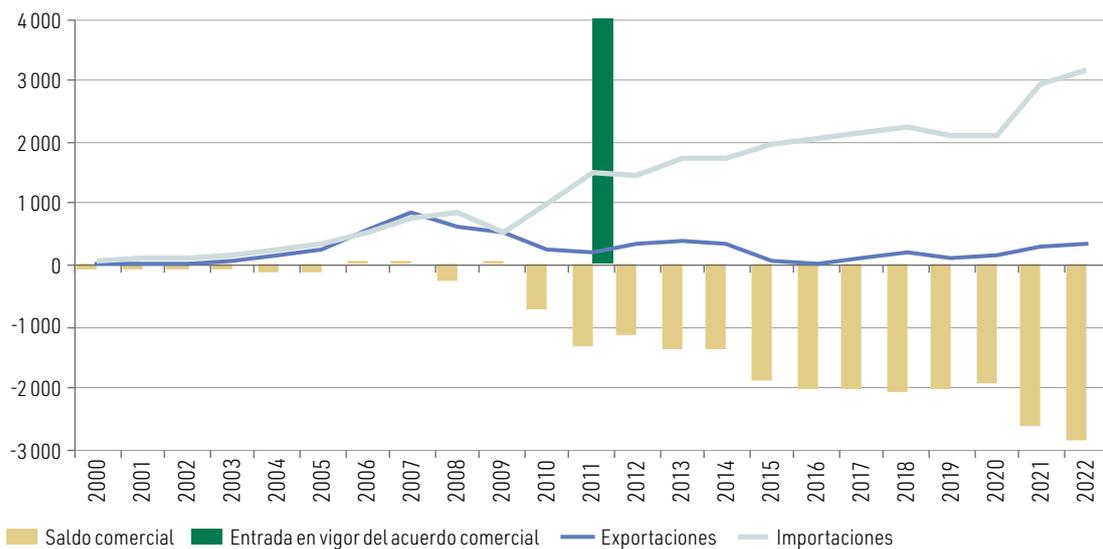
B. Perú



Saldo comercial Entrada en vigor del acuerdo comercial Exportaciones Importaciones



C. Costa Rica

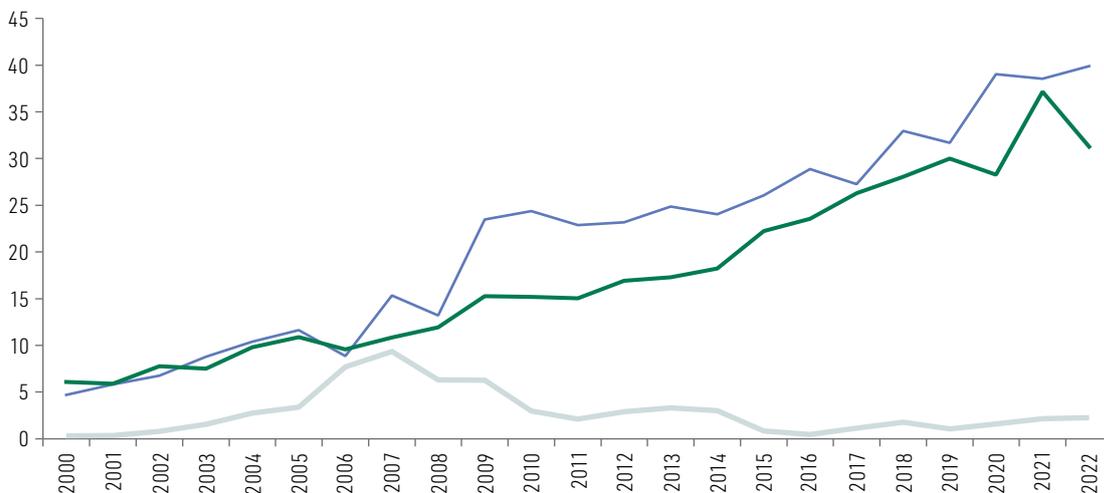


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/>; Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo (PROMPERÚ), para Perú; Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales (SUBREI), para Chile y Centro de Comercio Internacional (ITC), Trade Map [en línea] <https://www.Trademap.org/> para Costa Rica.

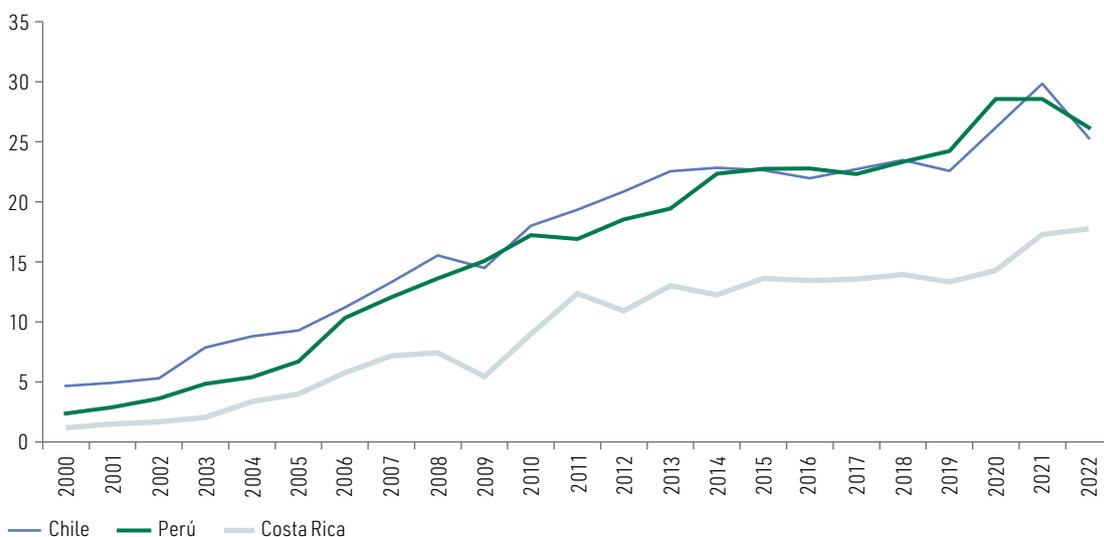
Gráfico II.21

Chile, Costa Rica y Perú: participación de China en el comercio total de bienes, 2000-2022
(En porcentajes)

A. Exportaciones



B. Importaciones



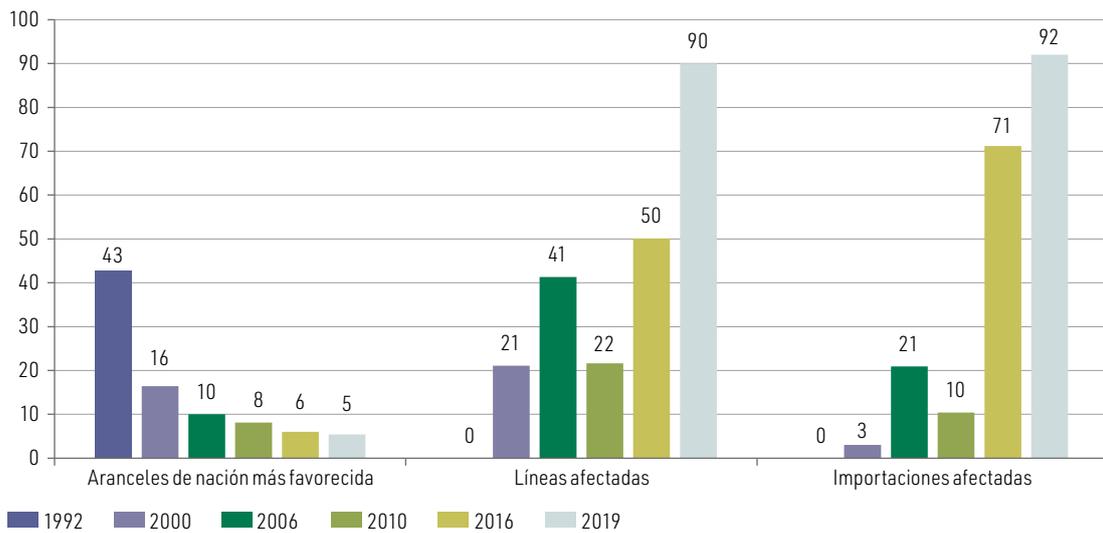
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/>.

En el contexto del proceso de adhesión de China a la OMC, los aranceles de nación más favorecida del país se redujeron paulatinamente de niveles superiores al 40% en 1992 al 16% en 2000, para llegar al 7,5% en 2022. Durante dicho período, China aumentó el uso de medidas no arancelarias, como las inspecciones previas de los embarques, medidas sanitarias y fitosanitarias, reglamentos técnicos y cuotas, entre otras. En 2000, previo a su ingreso a la OMC, la proporción de líneas arancelarias sujetas a medidas no arancelarias, lo que también se conoce como “índice de frecuencia de medidas no arancelarias”, fue del 21%. Dicho indicador aumentó al 41% en 2006, y, tras caer al 22% en 2010, volvió a aumentar hasta llegar al 90% en 2019 (véase el gráfico II.22). Del universo de medidas no arancelarias aplicadas por China a las importaciones, el 59% corresponde a normas técnicas y el 23% a medidas sanitarias y fitosanitarias. Estos dos tipos de medidas representan el

82% de todas las medidas no arancelarias aplicadas por China (véase el gráfico II.23). La prevalencia de las medidas no arancelarias es especialmente elevada en los sectores agrícolas y de alimentos, donde la literatura encuentra mayores efectos negativos sobre el volumen de comercio (Shi, 2022).

Gráfico II.22

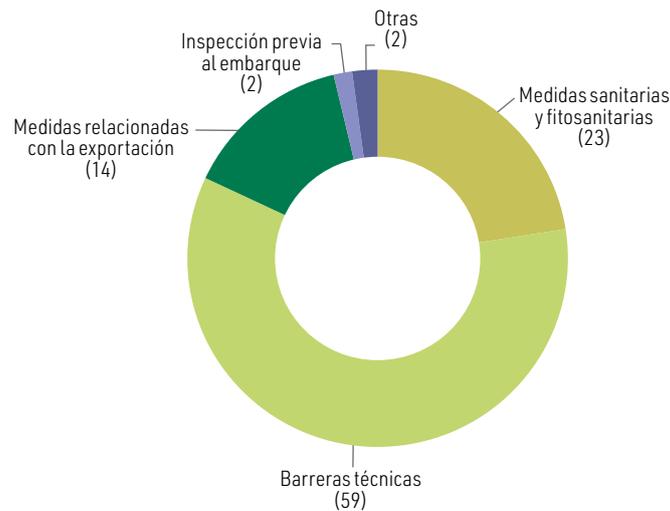
China: arancel promedio de nación más favorecida, proporción de líneas arancelarias sujetas a medidas no arancelarias e índices de frecuencia de medidas no arancelarias, 1992-2019
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de sobre la base de J. Durán Lima, A. Aguiar e I. Ronzheimer, "Economic and social effects of a possible trade agreement between Latin America and the Asia-Pacific region", *serie Comercio Internacional*, N° 168 (LC/TS.2021/199), Santiago, CEPAL, 2021; M. Li, M. Yu y Z. Yu, "An anatomy of China's non-tariff measures", *Non-tariff Measures: Australia, China, India, Japan, New Zealand and Republic of Korea*, L.Y. Ing, D.P. Rial y R. Anandhika (eds.), Yakarta, Instituto de Investigaciones Económicas para la ASEAN y el Asia oriental, 2022 y Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), base de datos TRAINS [en línea] <https://trainsonline.unctad.org/home>.

Gráfico II.23

China: distribución de las medidas no arancelarias aplicadas a las importaciones, según principales categorías, a mayo de 2020



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de M. Li, M. Yu y Z. Yu, "An anatomy of China's non-tariff measures", *Non-tariff Measures: Australia, China, India, Japan, New Zealand and Republic of Korea*, L.Y. Ing, D.P. Rial y R. Anandhika (eds.), Yakarta, Instituto de Investigaciones Económicas para la ASEAN y el Asia oriental, 2022.

En China hay 27 instituciones que pueden adoptar medidas no arancelarias. Hasta mayo de 2020, China había dictado más de 7.300 medidas no arancelarias y las dos instituciones con mayor número de medidas impuestas eran la Administración de Estandarización de la República Popular China y la Administración Estatal de Regulación del Mercado, que, con un 49% y un 31%, suman el 80% de todas las medidas aplicadas. El Ministerio de Comercio, el Ministerio de Agricultura y Asuntos Rurales, y la Administración General de Aduanas son las instituciones encargadas de dictar el 13% de las medidas (Li, Yu y Yu, 2022).

E. Reflexiones finales

El balance de la relación comercial entre la región y China en las últimas dos décadas es mixto. En términos absolutos, el intercambio comercial ha mostrado un extraordinario dinamismo, y el notable crecimiento de la economía china, especialmente entre 2000 y 2011, alimentó el superciclo de altos precios de las materias primas del que se benefició buena parte de la región. Sin embargo, la expansión del intercambio no ha estado acompañada de una diversificación de las exportaciones regionales, que hasta hoy siguen concentradas en un reducido número de productos básicos. Por otra parte, la creciente penetración de las manufacturas chinas también ha tenido efectos contrapuestos en la región: si bien ha mejorado el acceso de sus hogares y empresas a una amplia gama de bienes finales, intermedios y de capital, también ha desplazado significativamente a la producción regional en diversos segmentos, con la consiguiente pérdida de empleo y capacidades industriales. De este modo, la región, y particularmente América del Sur, ha visto profundizarse su especialización primario-exportadora. Esta tendencia es preocupante, por cuanto aleja a la región de una trayectoria exportadora marcada por la creciente incorporación de conocimiento en bienes y servicios, así como por una mayor sostenibilidad ambiental.

La economía china ha experimentado importantes transformaciones durante el período abarcado por este capítulo, especialmente desde mediados de la década de 2010. A medida que el crecimiento del producto converge hacia niveles en torno al 5% anual, sus fuentes se desplazan progresivamente desde la formación bruta de capital fijo y las exportaciones hacia el consumo de los hogares, si bien en esta variable China aún se ubica lejos de los niveles de los Estados Unidos, Europa o el Japón. Por otra parte, como resultado de un esfuerzo sostenido de acumulación de capacidades, China es en la actualidad una potencia tecnológica de primer nivel. Muestras de ello son su liderazgo en sectores clave para la transición verde, como la electromovilidad, y sus notables avances en inteligencia artificial, fabricación avanzada y otros ámbitos (Salazar-Xirinachs, 2020).

En la coyuntura actual, resulta pertinente reflexionar sobre los desafíos que enfrentan las relaciones económicas bilaterales de cara a los próximos años. Desde la perspectiva de América Latina y el Caribe, la diversificación exportadora es la principal asignatura pendiente. Tanto o más importante que expandir los flujos comerciales y de inversión en términos absolutos, es emprender acciones que apunten a modificar su estructura. Sin embargo, las profundas transformaciones económicas registradas en China no permiten visualizar cambios significativos en el patrón de materias primas por manufacturas que caracteriza al intercambio bilateral. Mientras que algunos productos primarios, como el petróleo, pueden perder progresivamente peso en la canasta exportadora regional a medida que China avanza en la descarbonización de su matriz energética, otros, como el cobre y el litio, probablemente adquieran un peso cada vez mayor por la misma razón. En este contexto, las principales oportunidades de agregar valor a las exportaciones regionales a China a corto plazo radican en el sector de los alimentos.

China, con tan solo el 7% de las tierras cultivables del mundo, debe alimentar al 18% de la población mundial, y ya en 2004 se convirtió en un importador neto de alimentos. Entre 2000 y 2020, su índice

de autosuficiencia alimentaria disminuyó del 93,6% al 65,8%, y se proyecta que siga cayendo hasta situarse en torno al 59% en 2030 (Liu, 2023; Wang, 2022). El país atraviesa por intensos procesos de urbanización y expansión de la clase media, que han impulsado la demanda de alimentos seguros, variados y de calidad. En 2020, la población urbana representaba el 61% de la población total, proporción que se proyecta que llegue al 71% en 2030 y al 80% en 2050 (Naciones Unidas, 2018). Por otra parte, se estima que la población de clase media ya se situaba en torno a los 730 millones de personas en 2016 y se proyecta que hacia 2027 llegaría a los 1.200 millones de personas, lo que equivale al 84% de la población total (Kharas y Dooley, 2020).

Las tendencias reseñadas representan una gran oportunidad para América Latina y el Caribe, varios de cuyos países son exportadores altamente competitivos de alimentos en los mercados más exigentes. La región, con sus vastos recursos naturales e hídricos, cuenta con las ventajas comparativas necesarias para abastecer a China de alimentos nutritivos, inocuos y de alta calidad. Sus atributos como proveedor se ven realzados en el contexto de las crecientes tensiones comerciales entre China y los Estados Unidos y de las perturbaciones que la guerra en Ucrania ha generado en los mercados mundiales de alimentos. El interés de los países de la región en aumentar y diversificar sus exportaciones de alimentos a China ha sido una importante consideración en el renovado interés de varios de ellos en suscribir tratados de libre comercio con ese país.

La diversificación de la IED china en la región hacia actividades no extractivas y proyectos de procesamiento de recursos naturales también será importante para avanzar en la agregación de valor y conocimiento a las exportaciones regionales a ese país, así como en la generación de nuevas capacidades productivas. Los recientes anuncios de nuevas inversiones en la producción de cátodos de litio y en la fabricación de vehículos eléctricos son ejemplos que apuntan en esa dirección. Su concreción podría tener un impacto significativo, no solo en el comercio con China, sino también en la generación de nuevos encadenamientos productivos intrarregionales.

Los países de la región enfrentan grandes desafíos para avanzar hacia estructuras productivas y exportadoras más sofisticadas, que les permitan superar la denominada “trampa de los ingresos medios”. En este contexto, la cooperación con China en materia de ciencia y tecnología debería convertirse en un pilar central de la relación económica con ese país en los próximos años. En este ámbito, Salazar-Xirinachs (2020) identifica varias áreas promisorias de colaboración, como las de energías renovables, tecnologías digitales, fabricación avanzada, biomedicina y biotecnología. En todas ellas hay países de la región que registran notables avances que abren espacios para intensificar la colaboración con China. La cooperación en materia de ciencia, tecnología e innovación (CTI) también figura de modo prominente en el Plan de Acción Conjunto de Cooperación en Áreas Claves China-CELAC (2022-2024) adoptado por la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) y China durante la Tercera Reunión Ministerial del Foro CELAC-China, celebrada en diciembre de 2021¹⁶. Cabe notar, sin embargo, que la creciente competencia tecnológica entre los Estados Unidos y China puede dificultar la profundización de la cooperación regional con este último país en áreas consideradas de alta sensibilidad.

Por último, el complejo contexto geopolítico mundial también ofrece oportunidades a la región en el marco de sus relaciones económicas con China. Entre ellas se destaca la perspectiva de captar mayores inversiones en el marco de procesos de deslocalización cercana (*nearshoring*), por parte de empresas interesadas en exportar al mercado estadounidense. En la misma línea, la región posee una abundante dotación de recursos críticos para la transición verde, como cobre y litio, entre otros. El interés de las principales potencias económicas mundiales en acceder a dichos recursos otorga a los Gobiernos de la región el espacio para negociar proyectos que no se limiten a la extracción, sino que incorporen actividades de procesamiento e investigación, generando así nuevas capacidades productivas y tecnológicas en sus territorios.

¹⁶ Véase el texto del Plan de Acción Conjunto de Cooperación en Áreas Claves China-CELAC (2022-2024) [en línea] http://www.china-celacforum.org/esp/zywj_4/202112/t20211213_10467432.htm.

Bibliografía

- AIE (Agencia Internacional de Energía) (2023), *Global EV Outlook 2023: Catching up with climate ambitions*.
- Bittencourt, G. (coord.) (2012), *El impacto de China en América Latina: comercio e inversiones*, Montevideo, Red Mercosur de Investigaciones Económicas [en línea] <https://dusselpeters.com/54.pdf>.
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2023), *Extracción e industrialización del litio: oportunidades y desafíos para América Latina y el Caribe*, Santiago, junio.
- (2021), *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe, 2021* (LC/PUB.2021/8-P), Santiago.
- (2015), *América Latina y el Caribe y China: hacia una nueva era de cooperación económica* (LC/L.4010), Santiago.
- Chen Sui, S. (2016), “Impacto de la relación con China para Costa Rica”, *Revista Estudios*, vol. 33, Dossier. Estudios sobre China desde (Latino) América en conmemoración de los 160 años de la llegada de los chinos a Costa Rica, Universidad de Costa Rica [en línea] <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/estudios/article/view/27409/27544>.
- Córdoba, T. y S. Paladini (2012), “La política exterior de la Nueva China y avances en las relaciones comerciales Costa Rica-China”, *Revista Relaciones Internacionales*, N° 84, Escuela de Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de Costa Rica, julio – diciembre [en línea] <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/ri/article/view/5163>.
- Durán Lima, J. y A. Pellandra (2017), “La irrupción de China y su impacto sobre la estructura productiva y comercial en América Latina y el Caribe”, *serie Comercio Internacional*, N° 131 (LC/TS.2017/6), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Durán Lima, J., A. Aguiar e I. Ronzheimer (2021), “Economic and social effects of a possible trade agreement between Latin America and the Asia-Pacific region”, *serie Comercio Internacional*, N° 168 (LC/TS.2021/199), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Durán Lima, J. y S. Banacloche (2021), “Análisis económicos a partir de matrices de insumo-producto: definiciones, indicadores y aplicaciones para América Latina”, *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2021/177), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Dussel Peters, E. y A. Armony (2018), “Efectos de China en la cantidad y calidad del empleo generado en América Latina (2000-2017)”, *Efectos de China en la cantidad y calidad del empleo en América Latina: México, Perú, Chile y Brasil*, J. Salazar-Xirinachs, E. Dussel Peters y A. Armony (eds.), Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- FENALCO (2022), “Preocupación en el sector textil por inconvenientes en la producción y altos costos en materia prima”, *Boletín de Prensa*, junio [en línea] <https://www.fenalcoantioquia.com/blog/preocupacion-en-el-sector-textil-por-inconvenientes-en-la-produccion-y-altos-costos-en-materia-prima/>.
- Gallagher, K., A. Irwin y K. Koleski (2013), “¿Un mejor trato? Análisis comparativo de los préstamos chinos en América Latina”, *Cuadernos de Trabajo del Cechimex*, N° 19, enero-febrero.
- ICEX (Instituto Español de Comercio Exterior) (2023), *Informe económico y comercial*, Panamá, Oficina Económica y Comercial de España en Panamá, junio.
- InvestChile (2023), “BYD avanza en nueva planta de procesamiento de litio en Chile”, 12 de julio [en línea] <https://blog.investchile.gob.cl/bloges/byd-nueva-planta-litio-chile>.
- Kharas, H. y M. Dooley (2020), “China’s influence on the global middle class”, Brookings Institution [en línea] [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2020/10/FP_20201012_china_middle_class_kharas_dooley.pdf](https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2020/10/FP_20201012_china_middle_class_kharas_dooley.pdf).
- Li, M., M. Yu y Z. Yu (2022), “An anatomy of China’s non-tariff measures”, *Non-tariff Measures: Australia, China, India, Japan, New Zealand and Republic of Korea*, L.Y. Ing, D.P. Rial y R. Anandhika (eds.), Yakarta, Instituto de Investigaciones Económicas para la ASEAN y el Asia oriental.
- Liu, Z. (2023), “China increasingly relies on imported food. That’s a problem”, Council on Foreign Relations, 25 de enero [en línea] <https://www.cfr.org/article/china-increasingly-relies-imported-food-thats-problem>.
- Mesquita Moreira, M. (2007), “Fear of China: Is there a future for manufacturing in Latin America?”, *World Development*, vol. 35, N° 3 [en línea] <https://publications.iadb.org/en/publication/fear-china-there-future-manufacturing-latin-america>.
- Monge González, R. (2017), “Ascendiendo en la cadena global de valor: el caso de Intel Costa Rica”, *Serie Informes Técnicos*, N° 2017/8 [en línea] https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/documents/publication/wcms_584208.pdf.
- Naciones Unidas (2018), *2018 Revision of World Urbanization Prospects* [en línea] <https://population.un.org/wup/>.
- OMC (Organización Mundial del Comercio) (2023), *Tariff Download Facility* [en línea] <http://tariffdata.wto.org/Default.aspx?culture=en-US>.

- (2021), *Examen de las Políticas Comerciales de China. Informe de la Secretaría* (WT/TPR/S/415), Ginebra, 15 de septiembre.
- Ray, R. (2017), “The Panda’s Pawprint: the environmental impact of the China-led Re-primarization in Latin America and the Caribbean”, *Ecological Economics*, vol. 134.
- Rodríguez Ceballos, F. (2015), “México: industria textil lucha contra competencia desleal china”, *Fashion Network* [en línea] <https://pe.fashionnetwork.com/news/Mexico-industria-textil-lucha-contra-competencia-desleal-china,600454.html#cinoh>.
- Roldán Pérez, A. y otros (2016), *La Presencia de China en América Latina. Comercio, inversión y cooperación económica*, Medellín, Konrad Adenauer Stiftung/Centro de Estudios Asia Pacífico de la Universidad EAFIT.
- Rosales, O. y M. Kuwayama (2012), *China y América Latina y el Caribe. Hacia una relación económica y comercial estratégica*, Libros de la CEPAL, N° 114 (LC/G.2519-P), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Salazar-Xirinachs, J. (2020), “Una nueva fase en las relaciones entre China y Latinoamérica: Cooperación en ciencia y tecnología e innovación”, *Revista Logos*, vol. 1 N° 1, enero-junio. https://www.academia.edu/45074249/Una_nueva_fase_en_las_relaciones_entre_China_y_latinoamérica_Cooperación_en_ciencia_tecnología_e_innovación.
- Salazar-Xirinachs, J., E. Dussel Peters y A. Armony (eds.) (2018), *Efectos de China en la cantidad y calidad del empleo en América Latina: México, Perú, Chile y Brasil*, Lima, Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- Shi, Y. (2022), “A review of non-tariff measures with particular focus on the US and China practices”, *Theoretical Economics Letters*, vol. 12.
- SUBREI (Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales de Chile) (2023), *Catastro de barreras no arancelarias que afectan a las exportaciones chilenas. Edición 2023*, Santiago.
- Wang, O. (2022), “China food security: ‘severe challenges’ ahead as rising incomes, geopolitical turmoil strain resources”, *South China Morning Post*, 29 de abril.
- Zhang, M., X. Kong y S. Chenayah Ramu (2015), “The Transformation of the Clothing Industry in China”, *ERIA Discussion Papers Series*, N° ERIA-DP-2015-12 [en línea] <https://www.eria.org/ERIA-DP-2015-12.pdf>.

Anexo II.A1

Cuadro II.A1.1

América Latina y el Caribe (32 países): distribución de las exportaciones de bienes a China, según intensidad tecnológica, 2020-2022

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

Región, subregiones y países	Bienes primarios	Manufacturas basadas en recursos naturales	Manufacturas de baja tecnología	Manufacturas de tecnología media	Manufacturas de alta tecnología	Total
América Latina y el Caribe	80,6	14,2	1,9	2,5	0,8	157 240
América del Sur	82,6	14,7	1,6	0,9	0,2	146 517
Argentina	92,1	6,6	0,8	0,4	0,1	5 910
Bolivia (Estado Plurinacional de)	93,1	6,2	0,2	0,1	0,3	598
Brasil	89,4	7,0	2,3	1,0	0,3	81 804
Chile	60,1	39,2	0,1	0,6	0,0	32 899
Colombia	83,3	8,5	7,0	1,1	0,1	2 647
Ecuador	92,9	6,9	0,1	0,1	0,0	4 360
Paraguay	5,2	43,2	45,6	3,8	2,2	22
Perú	89,5	10,3	0,1	0,1	0,0	15 482
Uruguay	91,2	7,4	0,8	0,1	0,5	2 005
Venezuela (República Bolivariana de)	32,3	31,4	18,2	18,0	0,0	788
México	51,3	4,5	2,3	30,2	11,8	7 979
Centroamérica	67,6	9,0	15,4	6,1	2,0	1 683
Costa Rica	36,0	8,8	8,2	35,5	11,6	279
El Salvador	0,8	94,4	4,1	0,5	0,2	67
Guatemala	22,5	9,8	67,5	0,1	0,0	333
Honduras	43,3	20,4	25,7	9,7	0,9	22
Nicaragua	21,4	72,0	5,2	0,9	0,6	23
Panamá	98,6	1,1	0,2	0,1	0,0	960
El Caribe	45,9	17,8	15,7	19,3	1,3	1 061
Cuba	75,0	24,6	0,1	0,0	0,3	458
República Dominicana	18,7	13,0	59,2	8,6	0,6	273
Comunidad del Caribe	28,1	12,2	1,5	54,8	3,4	330
Antigua y Barbuda	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1
Bahamas	25,4	4,5	28,5	12,5	29,0	0
Barbados	0,0	1,5	88,8	0,8	8,8	2
Belice	6,3	29,5	9,4	49,6	5,2	0
Dominica	42,9	6,4	28,0	13,5	9,2	1
Granada	0,0	0,4	67,5	31,0	1,2	0
Guyana	92,9	7,0	0,0	0,0	0,0	83
Haití	0,0	26,0	69,0	0,5	4,6	3
Jamaica	60,1	24,0	0,1	15,5	0,4	17
Saint Kitts y Nevis	0,0	0,0	0,0	0,3	99,7	1
Santa Lucía	0,0	33,9	0,0	64,5	1,7	0
Suriname	2,3	97,6	0,0	0,0	0,0	29
Trinidad y Tabago	2,0	0,4	0,0	92,4	5,3	193

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/> y Centro de Comercio Internacional (ITC), Trade Map [en línea] <https://www.trademapp.org/>.

Nota: En los casos de Antigua y Barbuda, las Bahamas, Cuba, Dominica, Guyana, Honduras, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía y Venezuela (República Bolivariana de), los datos se obtuvieron a partir de estadísticas espejo.

Cuadro II.A1.2

América Latina y el Caribe: principales productos exportados a China por país y subregión, promedio de 2020-2022

(En porcentajes de las exportaciones totales)

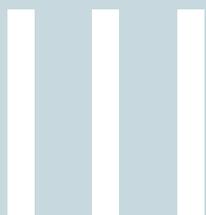
Países	Principales productos	Participación en el total
América Latina y el Caribe	Soja (18); mineral de cobre (18); mineral de hierro (15); petróleo (10); cobre refinado (5)	67
América del Sur	Soja (20); mineral de cobre (17); mineral de hierro (17); petróleo (11); cobre refinado (6)	70
Argentina	Soja (35); carne bovina (27); cebada (6); sorgo (5); aceite de soja (4)	76
Bolivia (Estado Plurinacional de)	Plata (31); zinc (27); carne de bovino (14); minerales de plomo (9); minerales de estaño (4)	86
Brasil	Soja (33); mineral de hierro (26); petróleo (17); carne bovina (6); celulosa (3)	86
Chile	Cobre en bruto (45); cobre refinado (21); litio (6); cerezas (5); mineral de hierro (4)	82
Colombia	Petróleo (75); ferroníquel (7); hulla (5); desechos de cobre (4); coque de petróleo (3)	90
Ecuador	Camarones (64); cobre en bruto (14); petróleo (7); madera de balsa (4); minerales preciosos (3)	91
Paraguay	Pieles curtidas (41); desechos de cobre (18); madera aserrada (9); madera en tablillas (7); semillas de sésamo (4)	79
Perú	Cobre en bruto (58); minerales de hierro (9); cobre refinado (8); harina de pescado (8); plata (4)	87
Uruguay	Carne bovina (45); soja (15); trozos de bovino (11); despojos de bovino (7); ganado para cría (5)	81
Venezuela (República Bolivariana de)	Minerales de hierro (26); productos férreos (18); coque de petróleo (18); metanol (18); desechos de cobre (6)	85
México	Minerales de cobre (33); materias primas no especificadas (13); autopartes para tractores (9); minerales de plomo (7); cajas de cambio para tractores (3)	65
Centroamérica	Mineral de cobre (54); ferroníquel (13); azúcar de caña (5); carne de bovino (4); instrumentos y aparatos de medicina (3)	79
Costa Rica	Carne bovina (22); instrumentos de medicina (17); agujas, catéteres para uso médico (16); aparatos de diagnóstico por exploración ultrasónica "scanners" (9); trozos de bovino (8)	72
El Salvador	Azúcar de caña (92); suéteres (2); desperdicios de aluminio (2); café sin tostar (2); camisetas (1)	98
Guatemala	Ferroníquel (66); café sin tostar (11); azúcar de caña (7); nueces (7); camisetas (3)	94
Honduras	Plomo (31); plata (26); conectores para fibras ópticas (16); café (13); pepinos de mar (3)	89
Nicaragua	Aceite de maní (33); pepinos de mar ahumados (17); residuos de metales (10); madera aserrada (10); desechos de cobre (9)	80
Panamá	Minerales de cobre y sus concentrados (95); harina de pescado (2); carne bovina (1); madera tropical (1); trozos de bovinos (1)	99
El Caribe	Metanol (17); óxido de zinc (15); ferroníquel (14); minerales de zinc (11); azúcar (9)	67
Cuba	Óxidos de níquel (34); minerales de zinc (24); azúcar de caña (22); plata (10); langostas (7)	96
República Dominicana	Ferroníquel (55); mineral de cobre (11); instrumentos de medicina (7); tabaco en bruto (6); desperdicios de chatarra (6)	84
Antigua y Barbuda	Langostas ahumadas (89); langostas vivas (9); langostas congeladas (2)	100
Bahamas	Semiconductores (27); coral (25); artículos de joyería (16); dispositivos electrónicos (11); recipientes de hierro (8)	87
Barbados	Implantes médicos (78); prótesis dentales (10); accesorios de microscopios (9); ron (1); automóviles (1)	100
Belice	Vehículos (13); palas mecánicas (13); cerveza malta (12); ventiladores de mesa (12); aceites de limón (6)	56
Dominica	Minerales de zinc (43); camisetas de algodón (20); aparatos eléctricos de protección (6)	79
Granada	Estructuras metálicas (52); alambro de hierro (17); automóviles (13); tornillos (9); herramientas de mano (4)	94
Guyana	Aceite crudo de petróleo (84); minerales de aluminio (5); estacas de madera (2); rodrigones de madera (2); madera aserrada (1)	94
Haití	Camisetas de algodón (30); cueros curtidos (20); aceites esenciales (14); desechos de cobre (12); camisetas sintéticas (5)	81

Países	Principales productos	Participación en el total
Jamaica	Minerales de aluminio (31); desechos de polímeros (31); desperdicios de hierro y acero (19); desperdicios de hierro y acero estañados (6); langostas (5)	83
Saint Kitts y Nevis	Máquinas y aparatos de control (85); bovinas de reactancia (11); partes de aparatos eléctricos (2); partes de maquinarias para trabajar papel (1)	99
Santa Lucía	Resistencias fijas, de potencia ≤ 20 W (58); ron (33); resistencias de carbono (6); termómetros y pirómetros (2)	97
Suriname	Madera en bruto (90); madera aserrada (5); desperdicios de chatarra (1); pescado congelado (1)	98
Trinidad y Tabago	Metanol (92); aviones con motor de un peso en vacío $> 15\ 000$ kg (5); gas natural (2)	99

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtradeplus.un.org/> y Centro de Comercio Internacional (ITC), Trade Map [en línea] <https://www.trademap.org/>.

Nota: En los casos de Antigua y Barbuda, las Bahamas, Cuba, Dominica, Guyana, Honduras, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía y Venezuela (República Bolivariana de), los datos se obtuvieron a partir de estadísticas espejo.

CAPÍTULO



La facilitación del comercio en América Latina y el Caribe: formalidades, infraestructura y logística

Introducción

A. La facilitación del comercio en la región: una mirada panorámica

B. El rol de la infraestructura de transporte y logística para lograr un comercio más eficiente y sostenible

C. Conclusiones

Bibliografía

Anexo III.A1

Anexo III.A2

Anexo III.A3

Anexo III.A4

Introducción

Las operaciones de comercio internacional están sujetas a un gran número de requisitos en términos de documentación, a los que se suman procedimientos de inspección de las mercaderías y el pago de diversos derechos y cargas. En su conjunto, estas formalidades pueden demorar y encarecer considerablemente las operaciones de exportación, importación y tránsito. Por ejemplo, Gerzee (2022) señala que la documentación necesaria para un embarque individual por vía marítima puede incluir el intercambio de 50 hojas de papel entre hasta 30 actores, como exportadores, importadores, autoridades aduaneras, portuarias y sanitarias, agentes de aduanas y transportistas, entre otros. Los costos pecuniarios y de tiempo asociados a los trámites engorrosos o duplicativos son especialmente relevantes en el comercio vinculado a redes internacionales de producción, que se caracteriza por múltiples cruces fronterizos de insumos, partes y componentes, además de bienes finales. En este contexto, la facilitación del comercio ha adquirido una creciente importancia en las agendas de política pública en todo el mundo, especialmente con la entrada en vigor en 2017 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Las grandes perturbaciones en las cadenas mundiales de suministro ocasionadas por la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) también han puesto de relieve la necesidad de garantizar la circulación expedita de bienes esenciales a través de las fronteras.

La OMC (s.f.) define la facilitación del comercio como “la simplificación, modernización y armonización de los procedimientos de exportación e importación”. De modo similar, el Centro de las Naciones Unidas de Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas (CEFACT-ONU) la define como “la simplificación, estandarización y armonización de los procedimientos y los flujos de información asociados requeridos para mover mercancías del vendedor al comprador y para realizar el pago” (CEPE, 2012). Cabe notar que muchos de los requisitos de documentación y trámites aplicables al comercio de bienes se fundamentan en importantes objetivos, como la recaudación fiscal, la protección de la salud pública, el medio ambiente y el patrimonio cultural, y el combate al contrabando y el narcotráfico. En consecuencia, el objetivo de la facilitación del comercio es lograr que este sea más rápido, menos costoso y más predecible, al tiempo que se garantiza el cumplimiento de dichos objetivos de política pública. Estimaciones recientes de la OMC para el período 2017-2019 atribuyen al Acuerdo sobre Facilitación del Comercio un aumento medio del 5% en el comercio mundial de productos agropecuarios, del 1,5% en el comercio de manufacturas y del 1,17% en el comercio total (OMC, 2023a).

En el presente capítulo se ofrece un panorama general de los avances registrados por los países de América Latina y el Caribe en la implementación de sus respectivas agendas de facilitación del comercio, así como de los principales desafíos que subsisten en este ámbito. En la sección A se presenta la información más reciente disponible sobre el costo de las formalidades comerciales para el conjunto de la región, y posteriormente se pasa revista a sus avances en la implementación de medidas de facilitación del comercio. Esta sección se basa principalmente en los resultados de la quinta Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, llevada a cabo durante el primer semestre de 2023 y cuya aplicación en la región estuvo coordinada por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). A continuación, en la sección B se examinan los importantes desafíos que enfrenta la región para mejorar su infraestructura de transporte y logística, condición indispensable para dar mayor fluidez al comercio y aumentar la competitividad. Por último, en la sección C se presentan algunas conclusiones y recomendaciones de política.

A. La facilitación del comercio en la región: una mirada panorámica

1. ¿Qué dicen los indicadores internacionales?

La cuantificación de los costos derivados de las formalidades que conlleva el comercio exterior es una tarea muy compleja, ya que, por su naturaleza, se trata de un ejercicio caso a caso. Las formalidades varían según el tipo de operación (exportación, importación o tránsito) y también según el producto específico del que se trate. Además, pueden aplicarse requisitos adicionales a los aduaneros en materia sanitaria, fitosanitaria, ambiental o de propiedad intelectual, entre otras. El costo de las formalidades dependerá entonces, en parte, del perfil exportador e importador de cada país. Las formalidades también varían en función del medio de transporte que se utilice e incluso de las características de las empresas participantes. Por ejemplo, en una operación de importación, la probabilidad de que un cargamento sea sometido a inspección física depende del perfil de riesgo no solo del contenido declarado, sino también de la empresa importadora. Por otra parte, si bien algunas formalidades tienen un costo monetario establecido (por ejemplo, la tarifa por la inspección sanitaria de un contenedor), en muchos casos, el costo se expresa en términos de tiempo (la duración del trámite), cuyo equivalente monetario no es siempre evidente.

Dadas las complejidades señaladas, cualquier intento de medir el costo de las formalidades comerciales sobre la base de una métrica común que permita comparaciones entre países implica recurrir a ciertos supuestos y simplificaciones. El ejemplo más conocido es el informe *Doing Business* del Banco Mundial (discontinuado en 2021), que tenía una cobertura casi universal y cuyo propósito era evaluar la calidad del ambiente de negocios en cada país. Uno de sus diez componentes (comercio transfronterizo) buscaba capturar el costo y el tiempo asociados con el proceso logístico de exportación e importación de mercancías, a partir de tres elementos: los requisitos de documentación, los controles transfronterizos y el transporte interno. Debido a la imposibilidad de realizar este ejercicio para el universo de productos y socios comerciales de cada país, se elegían casos considerados representativos. Para las operaciones de exportación, se consideraba el principal producto de exportación del país, y como destino se tomaba el principal mercado para ese producto. En el caso de las importaciones, se consideraba un producto común para todos los países (autopartes), aunque el país de origen variaba (para cada país se consideraba el principal proveedor de dicho producto). La información sobre costos y tiempos se obtenía de cuestionarios enviados a transitarios (*freight forwarders*), agentes de aduanas, autoridades portuarias y comerciantes del país evaluado¹.

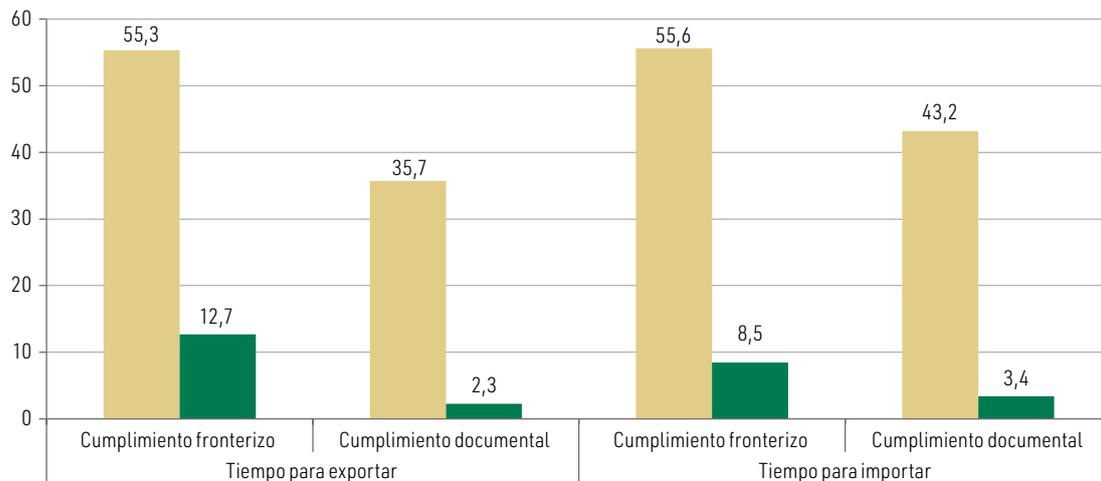
Debido a las limitaciones de la metodología utilizada, los resultados del informe *Doing Business* solo ofrecían una primera aproximación al costo (monetario y en tiempo) de las formalidades comerciales en cada país. Por otra parte, el uso de una metodología común para todos los países permitía calcular promedios regionales y comparar el desempeño general de las distintas regiones. Los resultados de la última edición de este informe, que presentan la situación en 2019, muestran que América Latina y el Caribe se encontraba muy rezagada respecto de las economías de altos ingresos de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) (véase el gráfico III.1). Sin embargo, estos resultados agregados esconden una gran heterogeneidad entre los países de la región (véase el cuadro III.1).

¹ Véase Banco Mundial (s.f.).

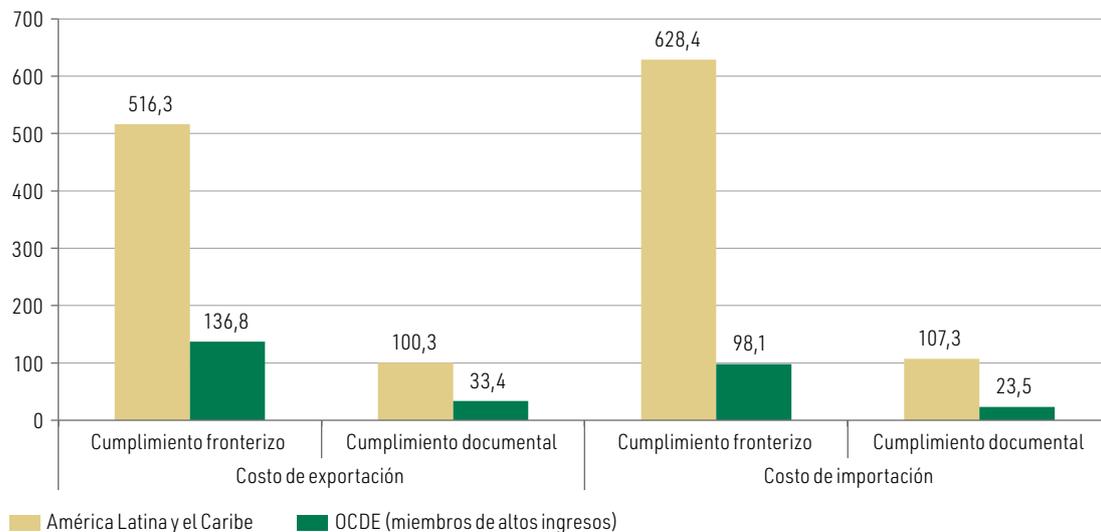
Gráfico III.1

América Latina y el Caribe y países miembros de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE): indicadores de costo y tiempo para exportar e importar, 2019

A. Tiempo
(En horas)



B. Costo
(En dólares)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Banco Mundial, Doing Business, 2020 [base de datos en línea] <https://archive.doingbusiness.org/es/data/exploretopics/trading-across-borders>.

Nota: Los valores presentados son los promedios de cada agrupación. El cumplimiento documental registra el tiempo y el costo asociados con el cumplimiento de los requisitos de documentación de todos los organismos gubernamentales de la economía de origen, la economía de destino y cualquier economía de tránsito. El cumplimiento fronterizo registra el tiempo y el costo asociados con el cumplimiento de las reglamentaciones aduaneras y relacionadas con otras inspecciones obligatorias para que el envío cruce la frontera, así como el tiempo y el costo de su manipulación en el puerto o cruce fronterizo.

Cuadro III.1

América Latina y el Caribe: indicadores de costo y tiempo para exportar e importar, 2019

	Exportación			
	Costo (En dólares)		Tiempo (En horas)	
	Cumplimiento documental	Cumplimiento fronterizo	Cumplimiento documental	Cumplimiento fronterizo
Mínimo	15,0	65,0	6,0	16,0
Promedio	99,5	513,3	36,4	55,6
Máximo	550,0	1 038,0	200,0	120,0
	Importación			
	Costo (En dólares)		Tiempo (En horas)	
	Cumplimiento documental	Cumplimiento fronterizo	Cumplimiento documental	Cumplimiento fronterizo
Mínimo	30,0	128,0	6,0	6,0
Promedio	106,5	625,4	44,3	55,7
Máximo	550,0	1 776,0	166,0	114,0

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Banco Mundial, *Doing Business*, 2020 [base de datos en línea] <https://archive.doingbusiness.org/es/data/exploretopics/trading-across-borders>.

Otro instrumento internacional relevante, también diseñado por el Banco Mundial, es el índice de desempeño logístico (Banco Mundial, 2023). Uno de sus seis componentes evalúa la eficiencia de las formalidades comerciales a cargo de las aduanas y otros organismos de control fronterizo, en términos de su rapidez, simplicidad y predictibilidad. La evaluación se basa en la opinión de expertos consultados entre septiembre y noviembre de 2022, y la escala utilizada fluctúa entre 1 (muy baja) y 5 (muy alta). Los resultados de la última edición del índice de desempeño logístico muestran un panorama más actualizado que el informe *Doing Business*, pero también caracterizado por un mayor grado de subjetividad. Todos los participantes de la región alcanzaron puntajes que fluctúan entre 2 (eficiencia baja) y 3 (eficiencia promedio), y se ubicaron entre las posiciones 47 y 130 de un total de 139 países participantes. En algunos casos, se observa un retroceso en la percepción de los expertos consultados respecto de la edición previa del índice de desempeño logístico, realizada en 2018 (véase el gráfico III.2). Esto podría atribuirse, en parte, a las perturbaciones generadas por la pandemia de COVID-19 en el funcionamiento de las aduanas y otros organismos de control fronterizo.

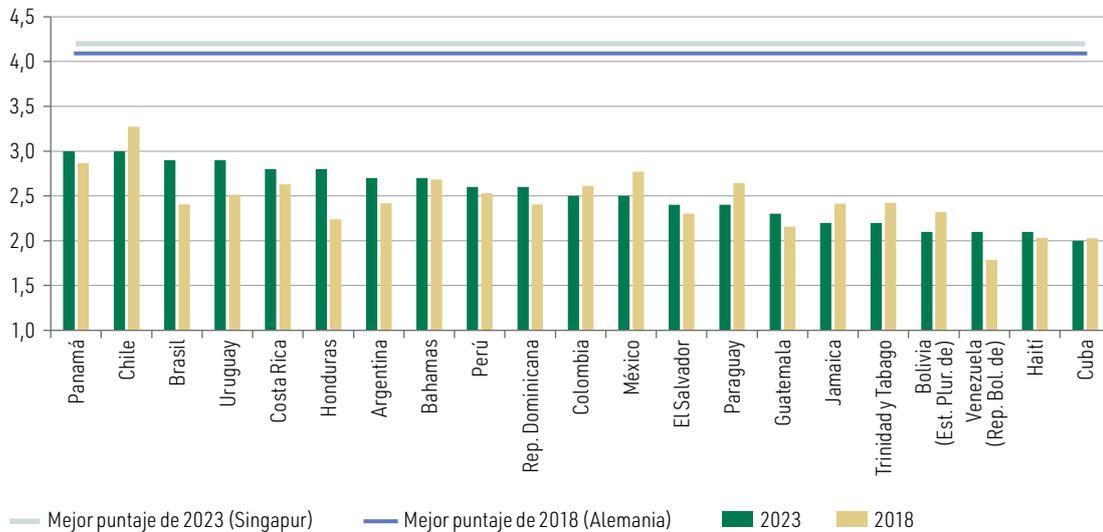
Existen también varias métricas para evaluar el grado de implementación de la agenda de facilitación del comercio en América Latina y el Caribe. Una de ellas es la tasa de implementación de las disposiciones del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, calculada por la Secretaría de la OMC sobre la base de las notificaciones efectuadas por los propios países a ese organismo². Los indicadores de facilitación del comercio elaborados por la OCDE proporcionan una métrica alternativa (Sorescu y Bollig, 2022). Estos miden el grado de cumplimiento de 155 medidas, gran parte de las cuales corresponden a los contenidos del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio. Para ello, se basan en una combinación de información disponible públicamente y consultas a fuentes oficiales de los países evaluados. En el gráfico III.3 se presentan los resultados de los países de la región en ambos indicadores. Se destaca que el desempeño en los indicadores de facilitación del comercio es inferior a la tasa declarada de implementación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en casi todos los países. Mientras que la tasa media regional de implementación del Acuerdo alcanzó el 82% en abril de 2023 (seis puntos porcentuales por sobre la media mundial), el puntaje medio en los indicadores de facilitación del comercio fue solo del 60%. Esto se explica porque el cumplimiento formal de los compromisos incluidos en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (es decir, la existencia del marco regulatorio correspondiente) no implica necesariamente su plena implementación efectiva, dimensión que evalúan los indicadores. Con pocas excepciones, la subregión del Caribe exhibe un desempeño inferior a la media regional en ambos indicadores.

² Véase el texto del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio [en línea] https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/tfa-nov14_s.htm.

Gráfico III.2

América Latina y el Caribe (21 países): puntajes en el componente de eficiencia de las formalidades aduaneras del índice de desempeño logístico, 2018 y 2023

(1: Muy baja a 5: Muy alta)

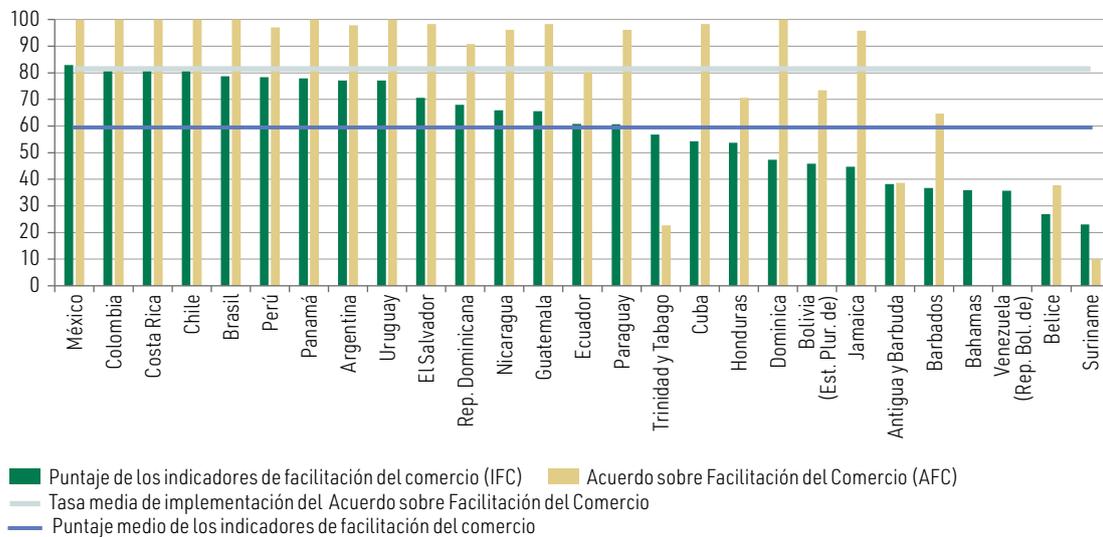


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de J.-F. Arvis y otros, *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy*, Washington, D.C., Banco Mundial, 2018, y J.-F. Arvis y otros, *Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in the Global Economy*, Washington, D.C., Banco Mundial, 2023.

Gráfico III.3

América Latina y el Caribe (27 países): tasas de implementación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC), a abril de 2023, y puntaje de los indicadores de facilitación del comercio de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), 2022

(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC), Base de Datos del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio [en línea] <https://www.tfadatabase.org/es> y Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), "Trade Facilitation" [en línea] <https://www.oecd.org/trade/topics/trade-facilitation/>.

Nota: No se cuenta con información sobre la tasa de implementación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio para Venezuela (República Bolivariana de) ni las Bahamas. Este último país no es miembro de la OMC.

2. Resultados de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible 2023

Desde 2015, las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas han realizado periódicamente la Encuesta Mundial sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, que tiene por objetivo principal monitorear los avances de cada región en la implementación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio y en la digitalización de los procedimientos comerciales en general (véase el recuadro III.1)³. A continuación, se presentan los principales resultados para la región de la quinta edición de la Encuesta Mundial, realizada entre enero y mayo de 2023, con la participación de los gobiernos de 26 países⁴.

Recuadro III.1

La Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible

La Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible es una iniciativa conjunta de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas: Comisión Económica para África (CEPA), Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP), Comisión Económica para Europa (CEPE), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y Comisión Económica y Social para Asia Occidental (CESPAO). La Encuesta se ha realizado cada dos años desde 2015. El foco inicial estuvo en monitorear los avances de los distintos países en la implementación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC), que fue concluido en diciembre de 2013 y entró en vigor en febrero de 2017.

El núcleo original de la Encuesta Mundial corresponde a 31 medidas pertenecientes a las siguientes seis categorías: transparencia, formalidades, arreglos institucionales y cooperación, facilitación del tránsito, comercio sin papel y comercio transfronterizo sin papel. Las medidas incluidas en las primeras cuatro categorías coinciden casi en su totalidad con disposiciones del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio. Por su parte, la mayoría de las medidas sobre comercio sin papel no se incluyen específicamente en el Acuerdo, si bien su implementación contribuye a una mejor ejecución de dicho instrumento mediante la digitalización de documentos y procedimientos. A lo largo de las sucesivas ediciones, el alcance de la Encuesta Mundial se ha extendido a nuevas áreas. En la segunda edición (2017) se incluyeron preguntas sobre facilitación del comercio para las pequeñas y medianas empresas (pymes), facilitación del comercio agrícola, y facilitación del comercio y mujeres. En la tercera edición (2019) se incluyeron preguntas sobre el vínculo entre la facilitación del comercio y el financiamiento del comercio. En la cuarta edición (2021), realizada en el contexto de la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19), se incluyeron preguntas sobre facilitación del comercio en tiempos de crisis y pandemia. Por último, en la quinta edición (2023) se incorporaron dos nuevas preguntas, sobre facilitación del comercio electrónico y facilitación del comercio para la protección de la vida silvestre. De este modo, la quinta edición de la Encuesta Mundial consta de 60 preguntas (véase el anexo III.A1).

Los cuestionarios de la Encuesta Mundial se enviaron en enero de 2023 a los gobiernos de toda la región. Respecto de cada medida, se preguntó si se encuentra plenamente implementada, parcialmente implementada, en fase piloto o no implementada. Tras una verificación independiente de las respuestas a cargo de la CEPAL, se asignó a cada respuesta un valor predefinido para permitir comparaciones entre países y regiones. Así, respecto de cada medida, la respuesta “plenamente implementada” recibió tres puntos, “parcialmente implementada” dos puntos, “en fase piloto” un punto y “no implementada” cero puntos. El puntaje total de cada país es la suma de los puntajes que obtuvo en cada una de las 31 preguntas que componen el núcleo original de la encuesta, y la tasa de implementación corresponde a los puntos obtenidos divididos por el máximo puntaje posible (93 puntos, correspondientes a la plena implementación de las 31 medidas).

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

América Latina y el Caribe alcanzó una tasa de implementación promedio del 71% en el conjunto de las 31 medidas que componen el núcleo de la Encuesta Mundial de 2023 (véase el gráfico III.4). Esta cifra es levemente superior al promedio de los 163 países que participaron en la Encuesta Mundial, que fue del 69% (Naciones Unidas, 2023). En la región se aprecia una marcada dispersión en los resultados, con una

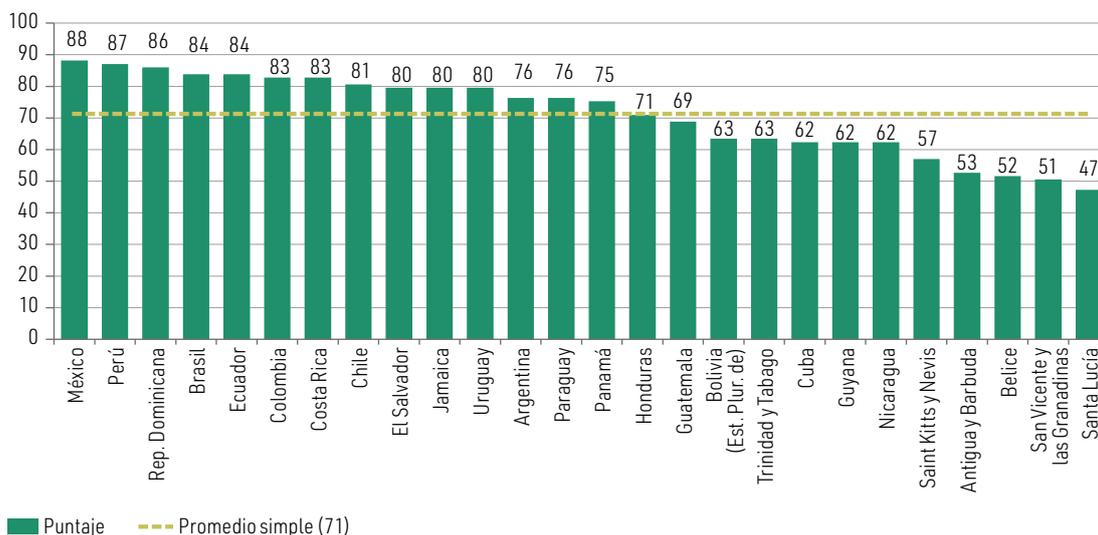
³ Los respectivos informes mundiales y regionales pueden consultarse en el sitio web de la Encuesta Mundial (véase [en línea] <https://www.untsurvey.org/>).

⁴ Véanse más detalles de los resultados de la quinta Encuesta Mundial en la región en Herreros (2023).

diferencia de 41 puntos porcentuales entre el país mejor evaluado (México, con un 88%) y el peor evaluado (Santa Lucía, con un 47%). De los 11 países cuyos puntajes se ubican por debajo de la media regional, 8 pertenecen al Caribe, incluidos los que ocupan los últimos cinco puestos. Se confirma así la brecha existente entre el desempeño de dicha subregión —particularmente de los países de la Organización de los Estados del Caribe Oriental (OECS)⁵— y el de América del Sur, Centroamérica y México (véase el gráfico III.5).

Gráfico III.4

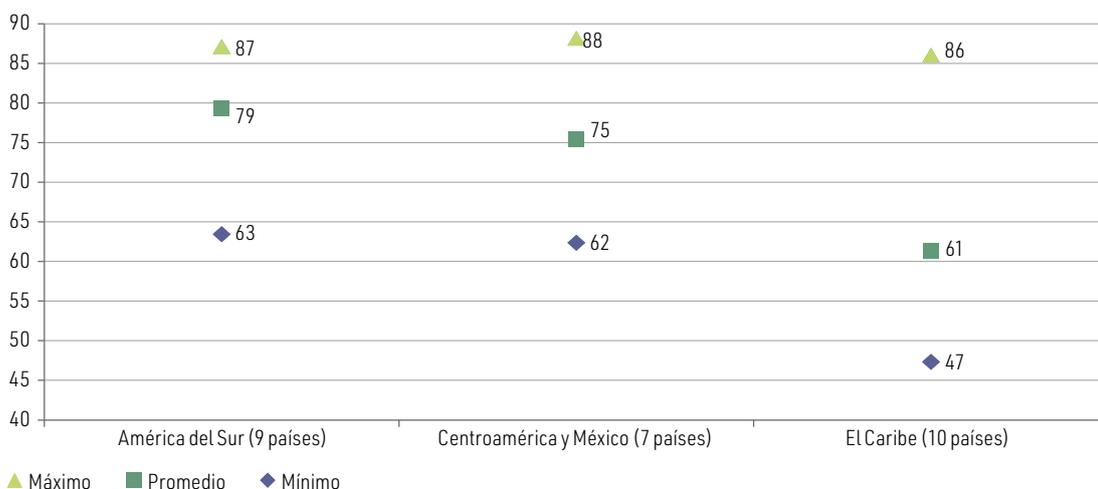
América Latina y el Caribe (26 países): puntajes totales en la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible de 2023
(En porcentajes del puntaje máximo posible)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, 2023.

Gráfico III.5

América Latina y el Caribe (26 países)^a: puntajes máximo, promedio y mínimo en la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible de 2023, por subregión
(En porcentajes del puntaje máximo posible)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, 2023.

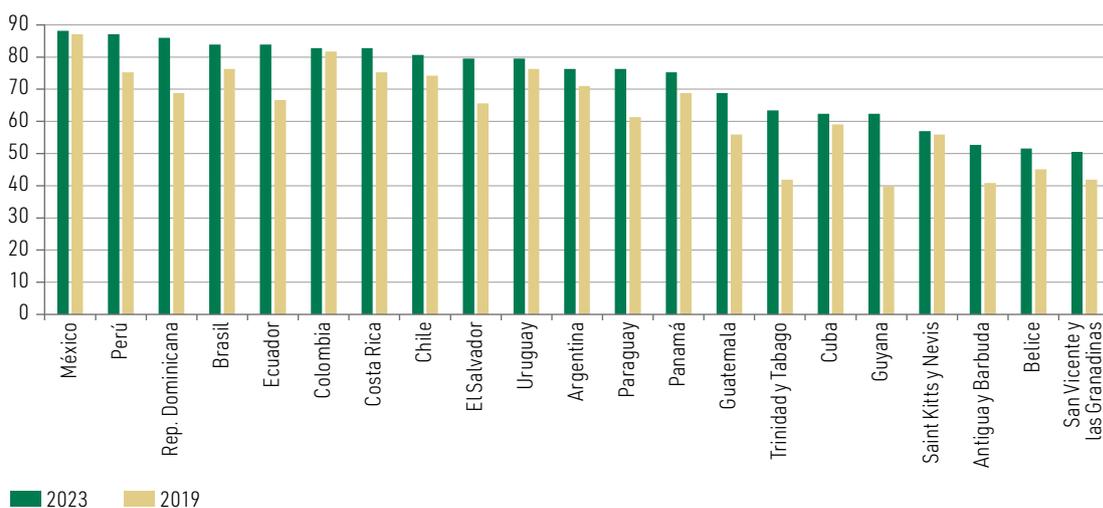
^a Antigua y Barbuda, Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Trinidad y Tabago y Uruguay.

⁵ La OECS fue establecida en 1981 y tiene siete miembros plenos: Antigua y Barbuda, Dominica, Granada, Montserrat, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas y Santa Lucía. Véase [en línea] <https://www.oecs.org/en/>.

Dado que existen diferencias entre los grupos de países participantes en cada edición de la Encuesta Mundial, no es posible comparar directamente los promedios regionales a lo largo del tiempo. Sin embargo, el desempeño de un grupo de 21 países en las ediciones de 2019 y 2023 revela que ha habido avances, pese a la compleja situación por la que atravesó la región a causa de la pandemia de COVID-19 (véase el gráfico III.6). La tasa media de implementación pasó del 63% al 73% entre ambos años, y nueve países aumentaron 10 o más puntos porcentuales la tasa de implementación. Las mayores alzas se registraron en Guyana y Trinidad y Tabago (23 y 22 puntos porcentuales, respectivamente), seguidas por la República Dominicana y el Ecuador (17 puntos porcentuales cada uno). Estos avances reflejan, en gran medida, la gradual puesta en ejecución de los compromisos contenidos en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio que los países de la región no implementaron inmediatamente cuando este entró en vigor en febrero de 2017.

Gráfico III.6

América Latina y el Caribe (21 países): puntajes totales en la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible de 2019 y 2023
(En porcentajes del puntaje máximo posible)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, 2019 y 2023.

Nota: Los puntajes de Cuba, Saint Kitts y Nevis y el Uruguay en 2019 corresponden a la Encuesta Mundial de 2021.

En el desempeño de cada país en la Encuesta Mundial inciden diversas variables, entre las que se cuentan el nivel de ingreso por habitante, el tamaño de su economía, las capacidades institucionales, la intensidad de su participación en cadenas mundiales o regionales de valor, características geográficas (por ejemplo, si es un país insular o sin litoral) y su pertenencia a acuerdos comerciales o de integración que contengan compromisos sobre facilitación del comercio. Respecto de este último punto, cabe señalar que la mayoría de los países de la región que presentan los puntajes más altos en la Encuesta Mundial han suscrito acuerdos de libre comercio con socios desarrollados, como los Estados Unidos y la Unión Europea. Estos acuerdos incluyen capítulos sobre facilitación del comercio, cuyas disposiciones en algunos casos son más exigentes que las del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio. Asimismo, y como se verá más adelante, los distintos mecanismos subregionales de integración han avanzado en la armonización y simplificación de los procedimientos de exportación, importación y tránsito, así como en el intercambio electrónico transfronterizo de los diversos documentos imprescindibles para dichas operaciones.

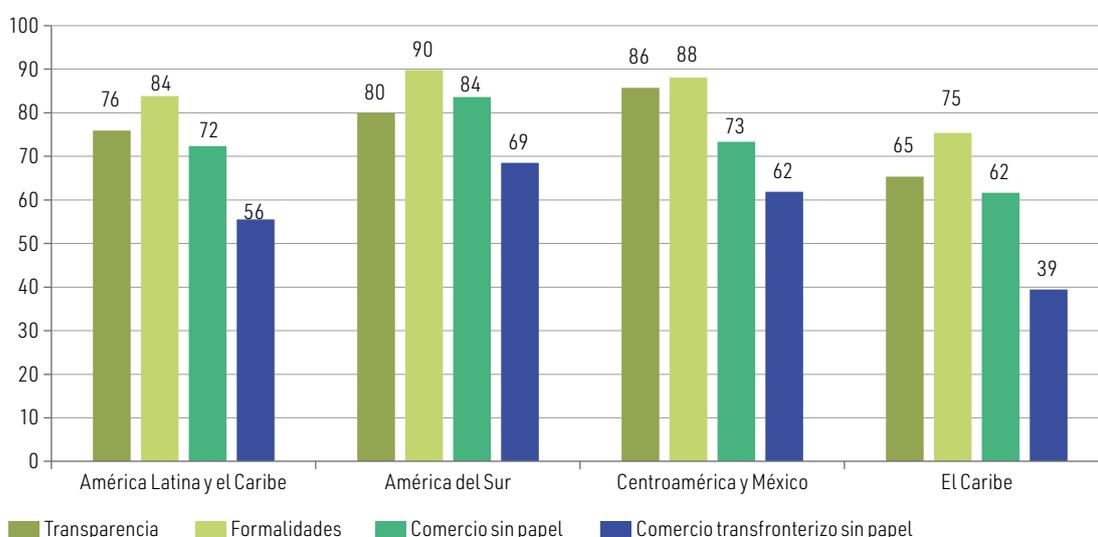
La región exhibe niveles diferenciados de implementación de las distintas categorías de medidas de facilitación del comercio⁶. Los mayores niveles de implementación se observan en las categorías de

⁶ Véase una breve descripción de las medidas incluidas en cada categoría en el anexo III.A2.

formalidades y transparencia (véanse el gráfico III.7 y el cuadro III.2). Esto se explica principalmente porque las medidas incluidas en ambas categorías corresponden casi en su totalidad a disposiciones del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, que ya muestra un elevado nivel de implementación en la región. En el otro extremo, los niveles más bajos de implementación corresponden a la categoría de comercio transfronterizo sin papel. Este resultado no es sorprendente, ya que por lo general se trata de medidas que necesitan no solo el soporte de una sofisticada infraestructura tecnológica, sino también una estrecha cooperación entre las autoridades de los países que intercambian documentos electrónicamente. Cabe notar que la brecha de desempeño entre el Caribe y el resto de la región se observa en todas las categorías.

Gráfico III.7

América Latina y el Caribe (26 países)^a: puntajes promedio en la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible de 2023, por subregión y categoría de medidas
(En porcentajes del puntaje máximo posible)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, 2023.

^a Antigua y Barbuda, Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Trinidad y Tabago y Uruguay.

Cuadro III.2

América Latina y el Caribe (26 países)^a: medidas con las mayores y menores tasas de implementación en la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible de 2023
(En porcentajes)

Categoría	Medidas más implementadas	Tasa de implementación	Medidas menos implementadas	Tasa de implementación
Transparencia	Consulta a actores interesados sobre proyectos de regulación	86	Resoluciones anticipadas sobre clasificación arancelaria y origen	69
	Publicación de regulaciones comerciales en Internet	82	Procedimientos de revisión de decisiones de aduanas	69
Formalidades	Auditoría posterior al despacho aduanero	92	Facilidades para operadores autorizados	80
	Gestión del riesgo	87	Publicación de plazos medios de levante de las mercancías	67
	Tramitación previa a la llegada de las mercancías			
Arreglos institucionales y cooperación	Aceptación de copias impresas o electrónicas			
	Establecimiento de comités nacionales de facilitación del comercio	92	Alineación de procedimientos y formalidades con países vecinos en los puestos fronterizos	61
	Marco legislativo para la cooperación entre organismos de control fronterizo	87	Delegación de controles fronterizos a aduanas por parte de otros organismos de control	10

Categoría	Medidas más implementadas	Tasa de implementación	Medidas menos implementadas	Tasa de implementación
Comercio sin papel	Sistema aduanero automatizado	97	Solicitud y emisión electrónica de certificados de origen	47
	Conexión a Internet para los organismos ubicados en puestos fronterizos Envío electrónico de manifiestos de carga aérea	89	Solicitud electrónica de reintegro de pagos aduaneros	41
Comercio transfronterizo sin papel	Existencia de legislación sobre transacciones electrónicas	86	Intercambio electrónico de certificados zoonosanitarios y fitosanitarios	46
	Emisión de certificados digitales por entidades autorizadas	67	Intercambio electrónico de declaraciones aduaneras	42

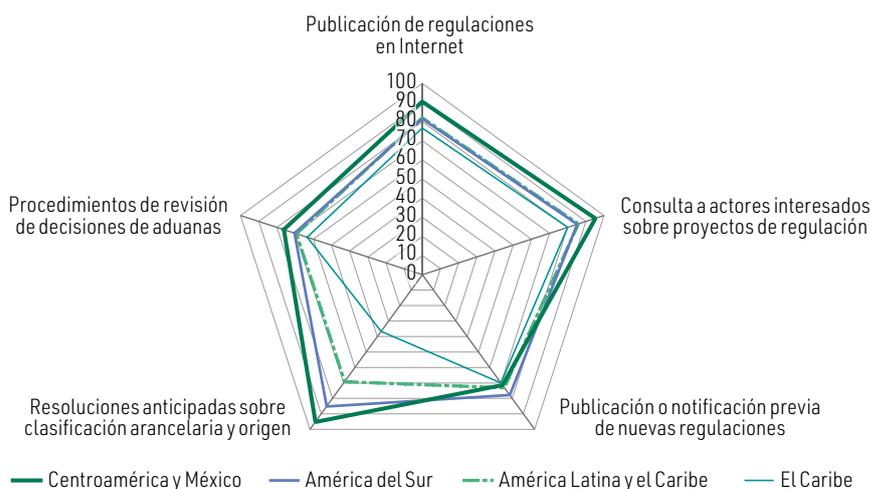
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, 2023.

^a Antigua y Barbuda, Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Trinidad y Tabago y Uruguay.

Las tres subregiones exhiben tasas de implementación relativamente similares en cuatro de las cinco medidas que componen la categoría de transparencia: la publicación de regulaciones comerciales en Internet, la consulta a actores interesados sobre proyectos de regulación, la publicación o notificación de nuevas regulaciones previo a su entrada en vigor, y la existencia de procedimientos —ya sea administrativos o judiciales— de revisión de las decisiones de aduanas (véase el gráfico III.8). Por el contrario, en el caso de la emisión de resoluciones anticipadas sobre la clasificación arancelaria y el origen de las mercancías importadas, existe una gran brecha entre las tasas de implementación en Centroamérica y México y en América del Sur (95% y 85%, respectivamente) y la del Caribe (37%). La relevancia de esta medida, prevista en el artículo 3 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, radica en que las resoluciones anticipadas tienen carácter vinculante. Por esta razón, proporcionan certeza a los operadores sobre el tratamiento que se dará a las mercancías al momento de ingresar al país importador respecto de los aspectos incluidos en la resolución correspondiente.

Gráfico III.8

América Latina y el Caribe (26 países)^a: tasas medias de implementación de medidas sobre transparencia, por subregiones, 2023
(En porcentajes)



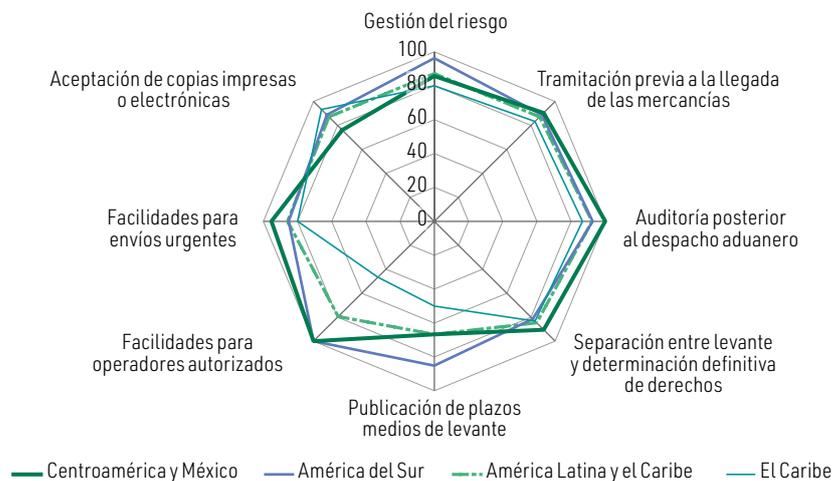
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, 2023.

^a Antigua y Barbuda, Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Trinidad y Tabago y Uruguay.

En materia de formalidades, las tres subregiones exhiben tasas de implementación relativamente similares en seis de las ocho medidas que componen dicha categoría: el uso de un sistema de gestión de riesgo para el control aduanero, la tramitación previa a la llegada de las mercancías importadas, la realización de auditorías posteriores al despacho aduanero, la separación entre el levante de las mercancías y la determinación definitiva de los aranceles y otros derechos, la existencia de facilidades para agilizar el levante de envíos urgentes ingresados por vía aérea, y la aceptación de copias de los documentos exigidos para la exportación, la importación o el tránsito (véase el gráfico III.9). El Caribe exhibe un desempeño muy inferior al de las otras subregiones respecto de las dos medidas restantes: la publicación por parte de las aduanas de los plazos medios de levante de las mercancías y, especialmente, la existencia de facilidades para operadores autorizados (también denominados “operadores económicos autorizados”). Mientras que todos los países participantes de América del Sur, Centroamérica y México indicaron tener programas de operador económico autorizado plenamente operativos, la tasa de implementación de este tipo de programas entre los participantes del Caribe llega solo al 47%.

Gráfico III.9

América Latina y el Caribe (26 países)^a: tasas medias de implementación de medidas sobre formalidades, por subregiones, 2023
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, 2023.

^a Antigua y Barbuda, Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Trinidad y Tabago y Uruguay.

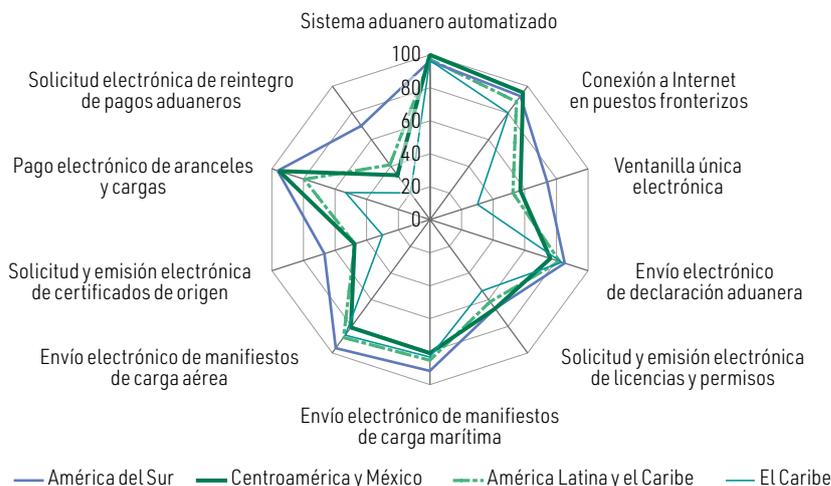
La categoría de comercio sin papel incluye diez medidas, relativas tanto a transacciones electrónicas específicas como a la disponibilidad de la infraestructura de tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) necesaria para realizarlas. El desempeño de la región en este ámbito muestra una mayor heterogeneidad que en las dos categorías anteriores (véase el gráfico III.10). Por una parte, casi todos los países participantes en la Encuesta Mundial señalaron que disponían de un sistema aduanero automatizado plenamente operativo. Estos sistemas, como las sucesivas versiones del Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA) desarrolladas por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) desde la década de 1980, representan el primer eslabón para el posterior establecimiento de una ventanilla única electrónica de comercio exterior (Koh Tat Tsen, 2011). También en materia de infraestructura, la disponibilidad de Internet para las aduanas y otros organismos de control en los puestos fronterizos ronda el 90%. Por su parte, el pago electrónico de aranceles y otros derechos, así como la presentación electrónica de las declaraciones aduaneras y de los manifiestos de carga marítima y aérea, muestran tasas de

implementación iguales o superiores al 80%. En contraste, la solicitud y emisión electrónica de licencias y permisos alcanza solo el 62% de implementación. En el extremo inferior del espectro se encuentran la solicitud y emisión electrónica de certificados de origen (47%) y la solicitud electrónica de reintegro de pagos aduaneros (41%).

Gráfico III.10

América Latina y el Caribe (26 países)^a: tasas medias de implementación de medidas sobre comercio sin papel, por subregiones, 2023

(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, 2023.

^a Antigua y Barbuda, Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Trinidad y Tabago y Uruguay.

El establecimiento de una ventanilla única electrónica de comercio exterior juega un papel crucial en el avance hacia un comercio sin papel, ya que proporciona la plataforma que permite implementar la mayoría de las medidas restantes. La ventanilla única es una plataforma informática que permite a las partes que intervienen en el comercio y el transporte presentar, a través de un punto de entrada único, la documentación e información necesarias para la importación, exportación o tránsito de mercancías. Asimismo, idealmente permite completar un gran número de formalidades asociadas a las operaciones de comercio exterior, como el pago de diversos servicios y la obtención de permisos y licencias. La ventanilla única electrónica de comercio exterior es una de las medidas de implementación más compleja contenidas en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, en términos de requisitos financieros, tecnológicos y de coordinación interinstitucional. Así lo muestran los resultados de la Encuesta Mundial de 2023. Transcurridos seis años desde la entrada en vigor del Acuerdo, la tasa media regional de implementación de la ventanilla única electrónica de comercio exterior alcanza solo al 53%, y nueve países señalaron que aún no cuentan con este instrumento (véase el cuadro III.3).

En materia de comercio transfronterizo sin papel, la región exhibe también una gran heterogeneidad (véase el gráfico III.11). La medida más implementada en esta categoría es la existencia de legislación sobre transacciones electrónicas (un 86%, con niveles de implementación iguales o superiores al 80% en todas las subregiones). Esta legislación es esencial para dar sustento legal a las transacciones comerciales transfronterizas que incluyen el uso y transmisión de documentación en formato digital⁷. La siguiente

⁷ Una importante referencia para la elaboración de estas leyes en la región y a nivel mundial han sido los instrumentos elaborados por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), en particular la Ley Modelo sobre Comercio Electrónico de 1996 y la Ley Modelo sobre las Firmas Electrónicas de 2001, así como la Convención de las Naciones Unidas sobre la Utilización de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales de 2005. Véase [en línea] <https://uncitral.un.org/es/texts/ecommerce>.

medida más implementada es la existencia de entidades autorizadas para certificar la autenticidad de las firmas electrónicas utilizadas en transacciones comerciales (un 67%, pero solo un 27% en el Caribe). Las otras tres medidas pertenecientes a esta categoría tienen tasas de implementación mucho menores: el intercambio electrónico de certificados de origen (49%), de certificados zoosanitarios y fitosanitarios (46%) y de declaraciones aduaneras (42%). Dado que el intercambio electrónico de estos documentos se produce frecuentemente a través de la interoperabilidad de las ventanillas únicas electrónicas nacionales, la inexistencia de estos instrumentos en varios países limita las posibilidades de generalizar dicha práctica.

Cuadro III.3

América Latina y el Caribe (26 países): estado de implementación de la ventanilla única electrónica de comercio exterior, a mayo de 2023

Totalmente implementada ^a	Parcialmente implementada	No implementada
Brasil Colombia Costa Rica México Paraguay ^b Perú República Dominicana	Argentina Chile Cuba Ecuador El Salvador Guatemala Jamaica Panamá Trinidad y Tabago Uruguay	Antigua y Barbuda Belice Bolivia (Estado Plurinacional de) Guyana Honduras Nicaragua ^c Santa Lucía Saint Kitts y Nevis San Vicente y las Granadinas

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, 2023.

^a La ventanilla única electrónica de comercio exterior se considera totalmente implementada cuando, según la información proporcionada por el país respectivo: i) todas las partes interesadas relevantes están conectadas a ella y ii) se exige la participación de todos los organismos gubernamentales que poseen competencias relacionadas con el comercio exterior.

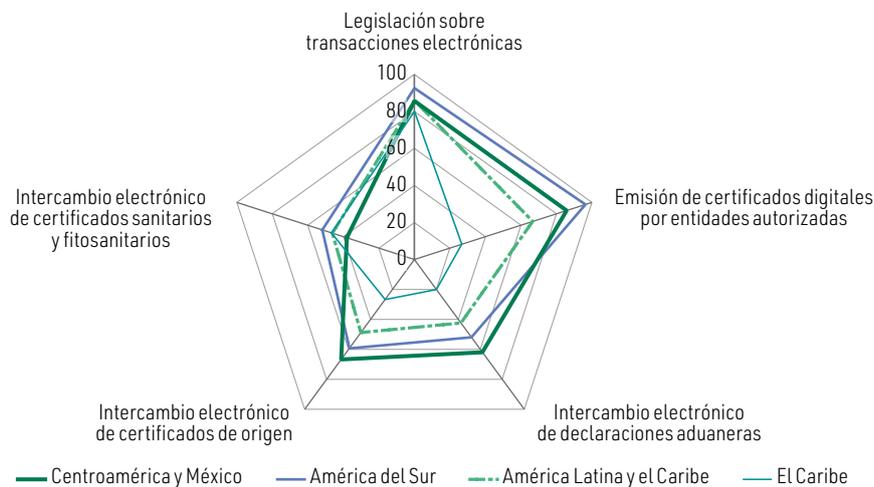
^b El Paraguay posee una ventanilla única electrónica para exportaciones y otra para importaciones.

^c El 28 de marzo de 2023, la Asamblea Nacional de Nicaragua aprobó la ley mediante la cual se crea la Ventanilla Única de Comercio Exterior de Nicaragua (VUCEN).

Gráfico III.11

América Latina y el Caribe (26 países)^a: tasas medias de implementación de medidas sobre comercio transfronterizo sin papel, por subregiones, 2023

(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, 2023.

^a Antigua y Barbuda, Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Trinidad y Tabago y Uruguay.

La Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) ha elaborado instrumentos que permiten evaluar la preparación técnica y legal de los países para el comercio transfronterizo sin papel. En 2022, México fue el primer país de América Latina y el Caribe donde se aplicaron dichos instrumentos (véase el recuadro III.2). Otros países latinoamericanos han manifestado su interés en someterse a esa evaluación para identificar posibles brechas y áreas de mejora.

Recuadro III.2

México: grado de preparación legal y técnica para el comercio transfronterizo sin papel

En Asia y el Pacífico, muchos países promueven el comercio transfronterizo sin papel para mejorar su competitividad, facilitar el creciente comercio electrónico transfronterizo e insertarse plenamente en la economía digital. En este contexto, los países de esa región adoptaron en mayo de 2016 el Acuerdo Marco sobre la Facilitación del Comercio Transfronterizo sin Papel en Asia y el Pacífico, que entró en vigor en febrero de 2021. Para apoyar a los países en la preparación e implementación de este acuerdo, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) creó dos cuestionarios para medir su grado de preparación legal y técnica para el comercio sin papel. El cuestionario legal tiene por objeto evaluar en qué medida las leyes de un país permiten el comercio internacional sin papel. Además, permite identificar posibles vacíos legales y enfatizar las medidas que pueden ser necesarias para garantizar que las leyes respalden el comercio transfronterizo sin papel. Por su parte, el cuestionario técnico sirve para evaluar la preparación del entorno nacional para apoyar el comercio transfronterizo sin papel en términos de la infraestructura tecnológica necesaria. Esta se relaciona con la implementación de sistemas electrónicos y un entorno sin papel a nivel nacional, así como con la capacidad de los sistemas nacionales para realizar el intercambio transfronterizo de datos con otros socios comerciales. A partir de los resultados se pueden identificar posibles brechas y recomendar medidas para mejorar el entorno técnico. Hasta la fecha, se han publicado estudios basados en dichos cuestionarios para 18 países de Asia y el Pacífico^a. En América Latina y el Caribe se realizó el primer estudio para México en 2022.

Las respuestas al cuestionario legal muestran que México posee un marco jurídico sólido que reconoce completamente las transacciones electrónicas, así como los principios de neutralidad tecnológica, autonomía de la voluntad, compatibilidad internacional y equivalencia funcional de los mensajes de datos y las firmas electrónicas. En cuanto a la protección y privacidad de los datos personales, la mayoría de sus regulaciones sigue los principales estándares internacionales. Los compromisos internacionales en materia de comercio electrónico incluidos en acuerdos como el Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico, el Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (T-MEC) y la Alianza del Pacífico también apoyan el marco legal nacional. No obstante, algunos aspectos del comercio internacional sin papel no tienen una regulación específica y deben abordarse utilizando normas generales en materia civil, administrativa o penal que no están completamente claras en el ámbito de las transacciones o trámites electrónicos. La calidad, propiedad y confidencialidad de la información transmitida en el sistema de comercio sin papel son algunos de estos factores.

Con respecto a su preparación técnica, el estudio muestra que México cuenta con varios sistemas electrónicos, como el Sistema Electrónico Aduanero (SEA) y la Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicana (VUCEM). Ambos sistemas han evolucionado en las últimas tres décadas para apoyar el comercio transfronterizo sin papel. Prácticamente todos los aspectos del comercio transfronterizo de bienes (importación, exportación y tránsito) están cubiertos por estos sistemas. El país se ha convertido en uno de los líderes en la región debido a su tendencia a mejorar continuamente los sistemas electrónicos y automatizar los procesos relacionados con el comercio internacional. En el estudio, se presentan una serie de recomendaciones como parte de esta evaluación para enfatizar áreas de oportunidad y promover la mejora continua. Se han identificado áreas de oportunidad en el marco institucional que permitan un mayor grado de acercamiento y participación del sector privado en los objetivos del Comité Nacional de Facilitación del Comercio, así como la difusión del conocimiento entre los usuarios de las aduanas y su concientización ante la implementación de medidas y nuevas funcionalidades del SEA y la VUCEM. Por último, México podría acelerar los casos exitosos de intercambio transfronterizo de datos con más socios comerciales, ya que cuenta con sistemas sumamente desarrollados, probados y funcionales.

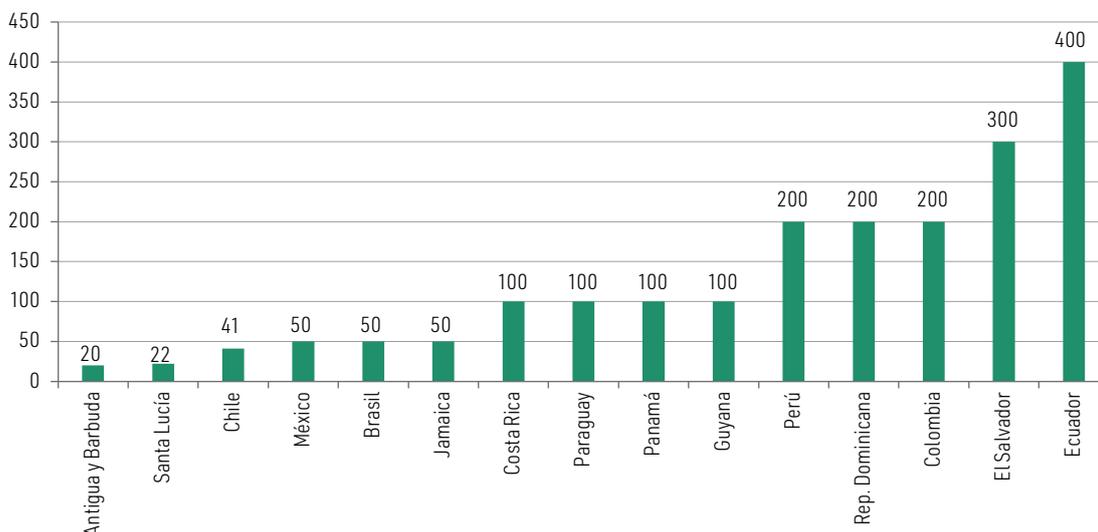
Fuente: L. A. García Seimandi y V. M. Almiray Jaramillo, "La preparación legal y técnica para el comercio transfronterizo sin papel: el caso de México", *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2022/202/Rev.1), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2023.

^a Véase [en línea] <https://www.unescap.org/our-work/trade-investment-innovation/trade-facilitation-digital-trade/paperless-trade>.

En materia de facilitación del comercio electrónico transfronterizo, 15 de los 26 países participantes señalaron contar con un régimen *de minimis* para los envíos adquiridos mediante servicios de correo expreso. Según este régimen, los envíos valorados por debajo del respectivo umbral *de minimis* están sujetos a procedimientos aduaneros simplificados y exentos del pago de aranceles de importación. La mayoría de los umbrales se ubica en el rango de 50 a 200 dólares (véase el gráfico III.12).

Gráfico III.12

América Latina y el Caribe (15 países): umbrales *de minimis* aplicables a las importaciones mediante servicios postales, a mayo de 2023
(En dólares)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, 2023.

Nota: Además del valor de cada envío, pueden aplicarse otras condiciones para la exención de aranceles. Por ejemplo, algunos países han establecido un peso máximo para cada paquete o fijado un número máximo de envíos por año que pueden beneficiarse del régimen *de minimis*.

Además de los avances que han logrado los países de la región de forma individual, cabe destacar los que se han registrado mediante la cooperación a nivel regional o subregional, como el reconocimiento mutuo de los programas nacionales de operador económico autorizado y el intercambio electrónico transfronterizo de documentos. Este tipo de iniciativas tiene un efecto multiplicador de los avances a nivel nacional, al agilizar los flujos comerciales dentro de la región y con el resto del mundo. De este modo, promueven la participación de los países de América Latina y el Caribe en cadenas regionales y mundiales de valor.

Los programas de operador económico autorizado en la región varían en términos de sus requisitos para la certificación, los tipos de empresas que pueden participar (exportadores, importadores, transportistas, agentes de aduana y demás), los beneficios que otorgan y su duración, entre otras variables. Por lo tanto, los acuerdos de reconocimiento mutuo son importantes para garantizar que una empresa que haya sido certificada como operador económico autorizado en su país de origen pueda disfrutar de los mismos beneficios (o de beneficios similares) en otros países donde opera. Durante la última década, los países de la región han concluido varios acuerdos de reconocimiento mutuo entre ellos (especialmente en el marco de sus respectivos acuerdos subregionales de integración) y también con algunos de sus principales socios extrarregionales (véase el cuadro III.4). Un importante avance en este contexto fue la suscripción, en mayo de 2022, de un acuerdo de reconocimiento mutuo regional entre los servicios de aduanas de 11 países de América Latina y el Caribe⁸, al que

⁸ Véase [en línea] https://www.aduana.cl/aduana/site/docs/20221003/20221003162651/1587_22_secretaria_general_aprueba_arreglo_oea.pdf.

otros países se encuentran en proceso de adhesión. Asimismo, las aduanas de ocho países de la región están explorando soluciones basadas en tecnología de cadenas de bloques para permitir el intercambio automatizado y seguro de información sobre los operadores económicos autorizados en el marco de sus respectivos acuerdos de reconocimiento mutuo (véase el recuadro III.3).

Cuadro III.4

América Latina y el Caribe (16 países): acuerdos de reconocimiento mutuo del operador económico autorizado suscritos, a mayo de 2023

País	Socios de América Latina y el Caribe	Socios extrarregionales
Argentina	Acuerdo de reconocimiento mutuo del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) Acuerdo de reconocimiento mutuo regional ^a Acuerdo de reconocimiento mutuo entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR (en negociación) Uruguay	China (en negociación)
Bolivia (Estado Plurinacional de)	Acuerdo de reconocimiento mutuo regional Uruguay	
Brasil	Acuerdo de reconocimiento mutuo del MERCOSUR Acuerdo de reconocimiento mutuo regional Acuerdo de reconocimiento mutuo entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR (en negociación) México Perú Uruguay	China Estados Unidos
Chile	Acuerdo de reconocimiento mutuo de la Alianza del Pacífico Acuerdo de reconocimiento mutuo regional Acuerdo de reconocimiento mutuo entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR (en negociación)	China
Colombia	Acuerdo de reconocimiento mutuo de la Alianza del Pacífico Acuerdo de reconocimiento mutuo regional Acuerdo de reconocimiento mutuo de la Comunidad Andina Acuerdo de reconocimiento mutuo entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR (en negociación) Uruguay	Estados Unidos (en negociación)
Costa Rica	Acuerdo de reconocimiento mutuo regional Acuerdo de reconocimiento mutuo de Centroamérica ^b México	China (en negociación)
Ecuador	Acuerdo de reconocimiento mutuo de la Comunidad Andina Acuerdo de reconocimiento mutuo regional (en proceso de adhesión) Guatemala	
El Salvador	Acuerdo de reconocimiento mutuo de Centroamérica	
Guatemala	Acuerdo de reconocimiento mutuo regional Acuerdo de reconocimiento mutuo de Centroamérica Perú República Dominicana	Estados Unidos Provincia china de Taiwán
Honduras	Acuerdo de reconocimiento mutuo de Centroamérica	
México	Acuerdo de reconocimiento mutuo de la Alianza del Pacífico Acuerdo de reconocimiento mutuo entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR (en negociación) Brasil Costa Rica	Canadá Estados Unidos Hong Kong (China) Israel República de Corea
Panamá	Acuerdo de reconocimiento mutuo de Centroamérica Acuerdo de reconocimiento mutuo regional (en proceso de adhesión) Ecuador (en negociación)	
Paraguay	Acuerdo de reconocimiento mutuo del MERCOSUR Acuerdo de reconocimiento mutuo regional Acuerdo de reconocimiento mutuo entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR (en negociación)	
Perú	Acuerdo de reconocimiento mutuo de la Alianza del Pacífico Acuerdo de reconocimiento mutuo regional Acuerdo de reconocimiento mutuo de la Comunidad Andina Acuerdo de reconocimiento mutuo entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR (en negociación) Brasil Guatemala Uruguay	Canadá Estados Unidos República de Corea

País	Socios de América Latina y el Caribe	Socios extrarregionales
República Dominicana	Acuerdo de reconocimiento mutuo regional Guatemala	Estados Unidos República de Corea
Uruguay	Acuerdo de reconocimiento mutuo del MERCOSUR Acuerdo de reconocimiento mutuo regional Acuerdo de reconocimiento mutuo entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR (en negociación) Argentina Bolivia (Estado Plurinacional de) Brasil Colombia Perú	China Estados Unidos República de Corea

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, 2023.

^a Suscrito entre los servicios de aduanas de la Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), el Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Guatemala, el Paraguay, el Perú, la República Dominicana y el Uruguay.

^b Los miembros son: Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Panamá.

Recuadro III.3

El aporte de las cadenas de bloques (*blockchain*) a la facilitación del comercio

La tecnología de cadenas de bloques (*blockchain*) permite registrar y rastrear transacciones de manera segura mediante estructuras matemáticas complejas que son casi imposibles de falsificar. Cada cadena tiene bloques que están conectados entre sí para almacenar esta información. Cada bloque contiene información sobre las transacciones y un código (*hash*) que lo identifica y conecta al bloque anterior.

La cadena de bloques puede facilitar el comercio al aumentar la confianza y la seguridad de las transacciones. Esto es crucial para proteger los datos y la propiedad intelectual de los productos comercializados. Una vez que se registra una transacción en la cadena de bloques, la estructura de datos es inmutable y compartida. Esto garantiza un alto nivel de seguridad y confianza en las transacciones comerciales, porque evita el fraude o la manipulación de datos. Además, la transparencia de la cadena de bloques permite a las partes verificar y auditar de manera efectiva las transacciones. El uso de la cadena de bloques también puede permitir rastrear dónde se originan los productos y cómo se mueven a lo largo de la cadena de suministro. Esto es particularmente beneficioso en sectores como la industria alimentaria, donde se puede rastrear la procedencia de los alimentos y garantizar su seguridad y calidad. La capacidad de rastrear y verificar la autenticidad de los productos promueve el comercio internacional y fortalece la confianza entre los diversos actores que intervienen.

A pesar de sus beneficios, el uso masivo de la cadena de bloques en el comercio enfrenta tres desafíos principales. En primer lugar, su implementación exige una comprensión profunda de la tecnología y una infraestructura tecnológica adecuada. Es necesario resolver problemas técnicos como la escalabilidad de la tecnología y la interoperabilidad de varios sistemas informáticos. Como segundo punto, se necesita contar con una buena estructura de gobernanza de los datos. En este contexto, deben abordarse las preocupaciones sobre la confiabilidad y seguridad de los datos comerciales y financieros de las empresas. El tercer desafío se refiere a que la implementación de la cadena de bloques precisa de la cooperación entre diversos actores, lo que supone superar obstáculos regulatorios y culturales para alcanzar una adopción amplia.

Un ejemplo concreto de la aplicación de la cadena de bloques para facilitar el comercio en América Latina es el proyecto Cadena, que cuenta con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y se viene implementando desde 2018 entre las aduanas de los cuatro países miembros de la Alianza del Pacífico (Chile, Colombia, México y Perú) y las aduanas de Bolivia (Estado Plurinacional de), Costa Rica, el Ecuador y Guatemala. Se trata de una solución de cadena de bloques que permite compartir, de modo seguro y en tiempo real, la información sobre las empresas certificadas como operadores económicos autorizados entre las aduanas que tienen firmados acuerdos de reconocimiento mutuo de sus programas de operador económico autorizado. Ello permite a dichas empresas acceder más rápidamente a los beneficios asociados a la certificación de operador económico autorizado en los distintos mercados donde operan.

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de S. Concuera y otros, "El potencial aporte del *blockchain* para la facilitación de comercio en América Latina", inédito.

También existen avances relevantes a nivel subregional en materia de intercambio electrónico de documentos, especialmente en el marco de la Alianza del Pacífico, el Mercado Común Centroamericano (MCCA) y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) (véase el cuadro III.5)⁹. Los miembros de la Alianza del Pacífico han logrado la interoperabilidad de sus respectivas ventanillas únicas electrónicas de comercio exterior, lo que les ha permitido intercambiar electrónicamente certificados fitosanitarios desde 2017 y certificados de origen desde 2018. Actualmente trabajan para habilitar el intercambio electrónico de las declaraciones aduaneras y los certificados zoosanitarios. Por su parte, los países centroamericanos intercambian electrónicamente el documento conocido como Declaración Única Centroamericana (DUCA), que también sirve como certificado de origen preferencial para el comercio entre los países de la subregión. Asimismo, en el marco del establecimiento de la Plataforma Digital de Comercio Centroamericana (PDCC), se encuentra en fase de pruebas la transmisión de certificados fitosanitarios y zoosanitarios. Para este fin, en octubre de 2020 los países centroamericanos armonizaron los formatos de sus respectivos certificados zoosanitarios y fitosanitarios. En el caso del MERCOSUR, los cuatro miembros fundadores intercambian electrónicamente declaraciones aduaneras y certificados de origen. En el ámbito de la Comunidad Andina, se encuentra en su fase inicial el proyecto Interoperabilidad Comunitaria Andina (INTERCOM), que tiene por objeto facilitar y digitalizar el comercio entre los cuatro países miembros, incluida la transmisión electrónica de documentos.

Cuadro III.5

América Latina y el Caribe (agrupaciones seleccionadas): estado del intercambio electrónico de certificados de origen, certificados zoosanitarios y fitosanitarios, y declaraciones aduaneras, a mayo de 2023

Agrupación	Certificados de origen	Certificados zoosanitarios y fitosanitarios	Declaraciones aduaneras
Alianza del Pacífico	Operativo	Operativo (certificados fitosanitarios) En fase de pruebas (certificados zoosanitarios)	En fase de pruebas
Comunidad Andina	Proyecto en desarrollo	Proyecto en desarrollo	Proyecto en desarrollo
Comunidad del Caribe (CARICOM)	Parcialmente operativo ^a	No	Parcialmente operativo
Mercado Común Centroamericano (MCCA)	Operativo	En fase de pruebas	Operativo
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	Operativo (también con Chile)	Operativo solo para certificados fitosanitarios entre la Argentina y el Paraguay	Operativo

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, 2023, y L. Veiga y otros, "Estudio de factibilidad y brecha para promover la interoperabilidad de las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior de los países del Mercosur y Alianza del Pacífico", *Nota Técnica*, N° IDB-TN-02448, Washington, D.C., Banco Interamericano de Desarrollo (BID), 2022.

^a A la fecha, Jamaica y Trinidad y Tabago emiten certificados de origen digitales para la exportación hacia los países de la CARICOM.

En suma, los resultados de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible de 2023 indican que América Latina y el Caribe ha logrado avances considerables en la implementación de los compromisos contenidos en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio. El grupo de 26 países participantes presenta tasas de implementación promedio iguales o superiores al 80% en 18 de las 31 medidas principales incluidas en la Encuesta Mundial, particularmente en las dos categorías que más coinciden con las disposiciones del Acuerdo: formalidades y transparencia. Sin embargo, el progreso es desigual desde el punto de vista tanto geográfico como temático. Por una parte, los resultados dan cuenta de los grandes desafíos —principalmente financieros y de recursos humanos— que enfrentan las pequeñas economías del Caribe para implementar reformas de facilitación del comercio. La cooperación internacional puede jugar un papel crucial en la superación de dichas limitaciones, mediante la provisión de asistencia técnica y financiera. Por otra

⁹ Los países de la región también registran un creciente intercambio de los certificados fitosanitarios electrónicos (ePhytos) creados por la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF) en el marco de sus relaciones comerciales con socios tanto dentro como fuera de la región. Véase [en línea] <https://www.ephytoexchange.org/landing/>.

parte, y pese a los innegables avances de los últimos años, la región en su conjunto todavía tiene mucho espacio para mejorar su desempeño en materia de digitalización del comercio. Para ello resulta crucial acelerar la implementación e interoperabilidad de las ventanillas únicas electrónicas.

El establecimiento casi universal de comités nacionales de facilitación del comercio en la región es muy positivo. Estos órganos son cruciales para abordar exitosamente los desafíos derivados de la naturaleza transversal de la facilitación del comercio. Pese a que este concepto suele asociarse exclusivamente a la labor de los servicios de aduanas, en la práctica tiene que ver con muchas otras entidades que realizan inspecciones fronterizas o emiten documentos necesarios para las operaciones de comercio exterior. Sin embargo, dichos organismos no siempre tienen la facilitación de los flujos comerciales entre sus principales mandatos. En consecuencia, un diseño cuidadoso de los comités nacionales de facilitación del comercio resulta crucial para asegurar el compromiso de las autoridades políticas (por ejemplo, si se precisa solucionar conflictos entre organismos), así como para garantizar una coordinación efectiva entre los ámbitos público y privado. Los comités también desempeñan un papel fundamental en la identificación de necesidades de asistencia técnica o financiera y en la presentación de solicitudes bien estructuradas a los posibles donantes.

Dado que la implementación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio ya se encuentra en general bastante avanzada en la región, es importante que los comités nacionales de facilitación del comercio se enfoquen en medir su impacto sobre la base de indicadores de desempeño y no simplemente del cumplimiento. Asimismo, deberían cumplir un papel fundamental en el diseño e implementación de estrategias de comercio sin papel, más allá de lo que estipula el Acuerdo. Para asumir estos desafíos, no existe un único modelo institucional¹⁰. Cada país deberá desarrollar gradualmente la estructura, la membresía y la gobernanza que mejor se adapten a sus propias necesidades y circunstancias. Es importante, entonces, que los países de la región monitoreen y evalúen periódicamente el funcionamiento de sus comités nacionales de facilitación del comercio con vistas a introducir las mejoras necesarias.

B. El rol de la infraestructura de transporte y logística para lograr un comercio más eficiente y sostenible

El objetivo de esta sección es presentar un panorama general de los avances registrados por los países de América Latina y el Caribe en la implementación de sus respectivas agendas en materia de infraestructura de transporte y logística del comercio internacional, así como de los principales desafíos que subsisten en este ámbito. Avanzar en el perfeccionamiento de las condiciones de transporte y logística es indispensable para dar mayor fluidez al comercio de la región y elevar su competitividad internacional. Las limitaciones en esta materia han sido una constante en la historia de la región debido, en buena medida, a sus condiciones geográficas, económicas y demográficas particulares. La pandemia de COVID-19 evidenció aún más estos rezagos y subrayó las diferencias entre países, al igual que su vulnerabilidad a los choques externos.

El exiguo crecimiento económico de la región en la última década, que promedió un 0,7% anual entre 2014 y 2022, se ha traducido en niveles reducidos de inversión pública y, por ende, en un acervo de infraestructura insuficiente para dinamizar el crecimiento y promover el desarrollo productivo (CEPAL, 2023a). Esta situación pone en entredicho la capacidad de la mayoría de los países de realizar las inversiones necesarias para cerrar la brecha de infraestructura. Para algunos países será más difícil que para otros, ya sea por su condición financiera, por el estado actual de su infraestructura, por sus requerimientos sociales o por su aislamiento relativo (como sucede, por ejemplo, con los países sin litoral o los que cuentan con obstáculos naturales que dificultan la comunicación terrestre).

¹⁰ Véase una comparación de los diferentes arreglos institucionales existentes en la región en la Base de Datos de Comités de Facilitación del Comercio de la UNCTAD [en línea] <https://unctad.org/es/page/comites-de-facilitacion-de-comercio-en-el-mundo>. Véase una síntesis de los principales desafíos que enfrentan los comités nacionales de facilitación del comercio en América Latina en OMC (2023b).

1. Estado de la conectividad y la infraestructura de transporte

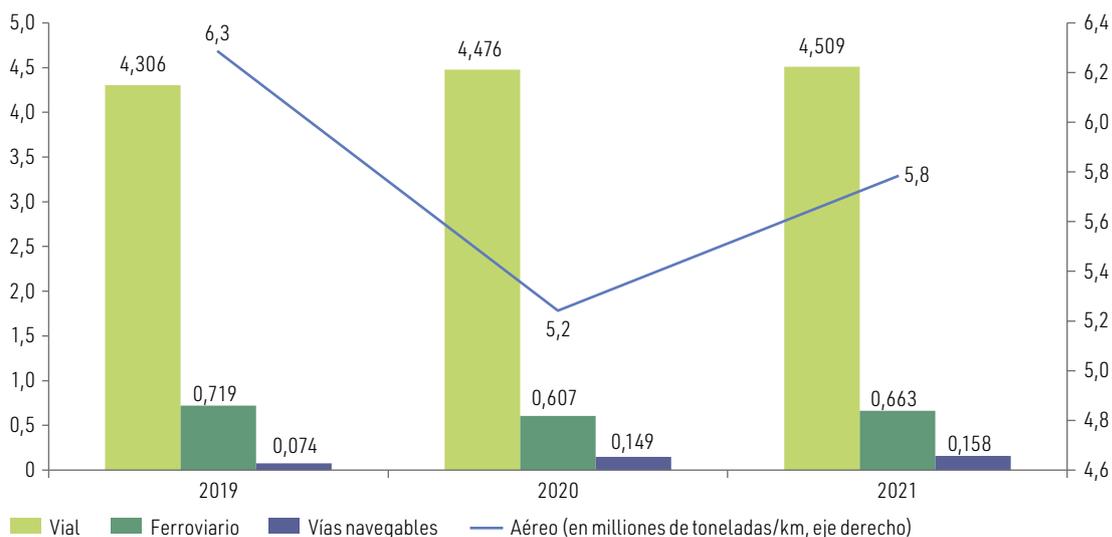
Los costos del comercio de una economía están determinados por un conjunto de variables entre las que se encuentran los costos de transporte, que, en gran medida, a su vez dependen de la infraestructura existente. Dichos costos abarcan no solo las instalaciones en puertos, aeropuertos, pasos fronterizos y vías internacionales, sino también la infraestructura de transporte interna y la disponibilidad de servicios logísticos de calidad a costos competitivos. Al respecto, diversos estudios indican que la falta de infraestructura logística de calidad se traduce en que los costos sean mayores en América Latina y el Caribe que en otras regiones, especialmente frente a países más desarrollados. Por ejemplo, el costo de los servicios logísticos (transporte carretero, ferroviario, marítimo, aéreo y urbano) alcanza valores que oscilan entre 10 y 15 centavos de dólar por tonelada/km, mientras que en Australia y el Canadá llega a 5 centavos de dólar por tonelada/km, y en España y los Estados Unidos alcanza a 4 centavos de dólar por tonelada/km (Barbero y Guerrero, 2017).

En América Latina, las deficiencias en la infraestructura de transporte tienen un impacto negativo en los flujos comerciales (Sanguinetti y otros, 2021). Las diferencias entre países son muy marcadas en términos de la cantidad, eficiencia y calidad de su infraestructura de transporte. Por ejemplo, mientras que países como Panamá, México y el Uruguay superan el 90% de pavimentación de la red vial, otros como Bolivia (Estado Plurinacional de) y Colombia registran niveles en torno al 20% (Sanguinetti y otros, 2021). Las deficiencias en infraestructura son aún más visibles en las zonas más pobres y aisladas. En el Paraguay rural, por ejemplo, más de la mitad de la población (58%) no tiene acceso a una carretera que sea transitable todo el año y que se encuentre a menos de dos kilómetros de sus hogares. En el Perú esta cifra aumenta al 63% de habitantes sin acceso expedito a un buen camino (CEPAL, 2023b).

La región se caracteriza por el predominio del transporte vial para el movimiento de carga, que fue responsable, en promedio, del 85% de la carga transportada en el trienio 2019-2021 (véase el gráfico III.13). Se aprecia una caída en el volumen de carga por vía férrea y aérea en 2020, cuando se desencadenó la pandemia, mientras que el transporte vial mantuvo su actividad debido al abastecimiento de alimentos, insumos médicos y otros bienes esenciales. Cabe destacar el aumento del transporte por vías navegables, si bien en 2021 este solo representó el 3% del movimiento de carga.

Gráfico III.13

América Latina y el Caribe: volumen de carga, por medio de transporte, 2019-2021
(En miles de millones y en millones de toneladas/km)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, Plataforma Regional de Conocimiento sobre la Agenda 2030 en América Latina y el Caribe, "Los ODS en América Latina y el Caribe: Centro de gestión del conocimiento estadístico" [en línea] <https://agenda2030lac.org/estadisticas/index-es.html>.

Para evaluar el estado actual de la conectividad y la infraestructura de transporte en la región, tanto en sus redes internas para distribuir las mercancías como en la capacidad de exportarlas e importarlas, a continuación se presentan algunos índices que miden la conectividad terrestre (AC&A y Cenit, 2020) y el desempeño logístico (Banco Mundial, 2023).

AC&A y Cenit (2020) diseñaron un sistema que reúne 18 indicadores agrupados en seis categorías: cobertura territorial; calidad y seguridad; productividad y costos operativos; equilibrio modal para la optimización logística; sostenibilidad ambiental y social, e institucionalidad y participación público-privada. Este marco se aplicó en 11 países de la región: Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay. A continuación, se detalla en qué consiste cada categoría.

- **Cobertura territorial.** Refleja en qué medida la población accede a la infraestructura de transporte. Para ello, incorpora los indicadores de kilómetros de red total por km², kilómetros de red total por población, kilómetros de red total pavimentada por km² de superficie y porcentaje de población rural del país con acceso a vías transitables.
- **Calidad y seguridad.** Mide si la infraestructura tiene la calidad suficiente para transitar con seguridad. Para ello, incluye la percepción de la red carretera y ferroviaria¹¹, el porcentaje pavimentado de la red principal, el porcentaje de autopistas sobre la red principal y los accidentes respecto del parque vehicular. Con respecto a este último indicador, se destaca que en la región fallecen cada año más de 80.000 personas por accidentes de tránsito en carreteras, lo que se traduce en una tasa regional anual de 14,1 heridos y 0,9 muertos por cada 1.000 vehículos (OMS, 2018). A nivel internacional, la región se ubica en el promedio mundial. La OMS (2018) estima que los costos de la accidentalidad en el mundo representan entre el 1% y el 3% del PIB.
- **Productividad y costos operativos.** Incluye indicadores que brindan una medida de los servicios que presta la infraestructura para empresas, para lo cual incluye los kilómetros por hora entre puntos nodales y el componente de calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte del índice de desempeño logístico.
- **Equilibrio modal para la optimización logística.** Busca capturar la disponibilidad de los distintos medios de transporte terrestre y el grado en que estos se complementan para brindar un mejor servicio. Para ello, mide la participación del ferrocarril en el transporte de cargas y la ocupación de las redes ferroviarias.
- **Sostenibilidad ambiental y social.** Incorpora los indicadores que miden el impacto que tiene el transporte en el medio ambiente y el alcance de la red en las zonas más desfavorecidas. Para ello, incluye el promedio de años de la flota vehicular, las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) por cada 1.000 habitantes y la cobertura de la red en regiones desfavorecidas.
- **Institucionalidad y participación público-privada.** Mide el grado en que el sector privado participa en las inversiones en infraestructura de transporte y el desempeño del gobierno en su gestión. Para ello, incluye el porcentaje de la red concesionada, la evaluación del desempeño en alianzas público-privadas (APP) y la percepción de efectividad del gobierno.

Para cada uno de estos indicadores, la medida resultante es un índice entre 0 y 1, donde 0 significa que el desempeño es nulo y 1 significa que se alcanzó un completo desempeño. AC&A y Cenit (2020) destacan dos aspectos en la selección de indicadores. Primero, consideran de forma global y también separada los indicadores de los sistemas de transporte ferroviario y vial. En segundo lugar, subrayan que la selección de indicadores se realizó sobre la base de la disponibilidad de datos. Los autores agregan que sería posible la existencia de indicadores de calidad superior en términos teóricos,

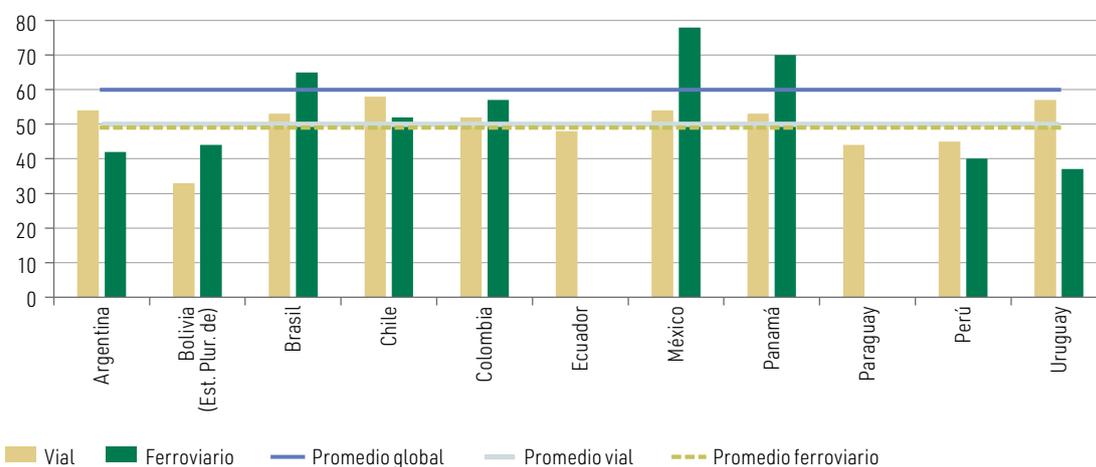
¹¹ Los indicadores de percepción de calidad de redes carreteras y ferroviarias son elaborados regularmente por el Foro Económico Mundial (véase Schwab, 2019). La fuente básica de estos datos proviene de una encuesta de opinión de ejecutivos.

pero la información no está disponible para la región, lo que hace imposible su estimación. Con el fin de fortalecer este aspecto, recomiendan propiciar la elaboración de indicadores de transporte en la región, como la iniciativa Infralatam en materia de inversiones.

Como se aprecia en el gráfico III.14, el Brasil, México y Panamá obtuvieron los valores más altos en el desempeño global y superaron el promedio regional, tanto en el transporte vial como ferroviario. Les sigue un grupo conformado por la Argentina, Chile, Colombia y el Uruguay. Por último, los países más rezagados son Bolivia (Estado Plurinacional de), el Ecuador, el Perú y el Paraguay¹².

Gráfico III.14

América Latina (11 países): resultados globales y desagregados en sistemas de transporte ferroviario y vial del sistema de indicadores del transporte terrestre, 2020
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de AC&A/Cenit, *Análisis de inversiones en el sector transporte terrestre interurbano latinoamericano a 2040*, Caracas, Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF), 2020.

En los sistemas de transporte carretero, la Argentina, el Brasil, Chile, Panamá y el Uruguay obtuvieron los mayores puntajes, seguidos por Colombia y el Ecuador. Con respecto al transporte ferroviario, la puntuación de México superó notablemente al resto de los países por su alta cobertura, percepción de calidad, relevancia de la carga y participación privada en la gestión. A este país le siguieron el Brasil, Colombia y Panamá, que mantienen sistemas ferroviarios eficientes. La Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, el Perú y el Uruguay, por su parte, tienen grandes limitaciones en el desarrollo de los sistemas ferroviarios. Por último, el Ecuador y el Paraguay carecen de sistemas ferroviarios de carga y por ello obtuvieron una calificación nula. Los autores del índice argumentan que los países donde los dos modos de transporte (vial y ferroviario) se han desarrollado con mayor éxito cuentan con modelos de participación público-privada.

El índice de desempeño logístico del Banco Mundial ofrece una mirada más amplia de las condiciones de conectividad de los países, más allá de sus fronteras (Banco Mundial, 2023). El índice se desglosa en seis componentes: i) eficiencia del despacho de aduanas y gestión de fronteras, ii) calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, iii) calidad y competencia de los servicios logísticos, iv) capacidad de seguimiento y localización de los envíos, v) puntualidad de los envíos y vi) disponibilidad de envíos internacionales a precios competitivos. La evaluación se basa en la opinión de expertos consultados entre septiembre y noviembre de 2022, y la escala utilizada

¹² El estudio exhibió resultados heterogéneos para los seis indicadores entre los distintos países, lo que permite dimensionar las fortalezas y debilidades de sus respectivos sistemas de transporte terrestre (véase el anexo III.A3).

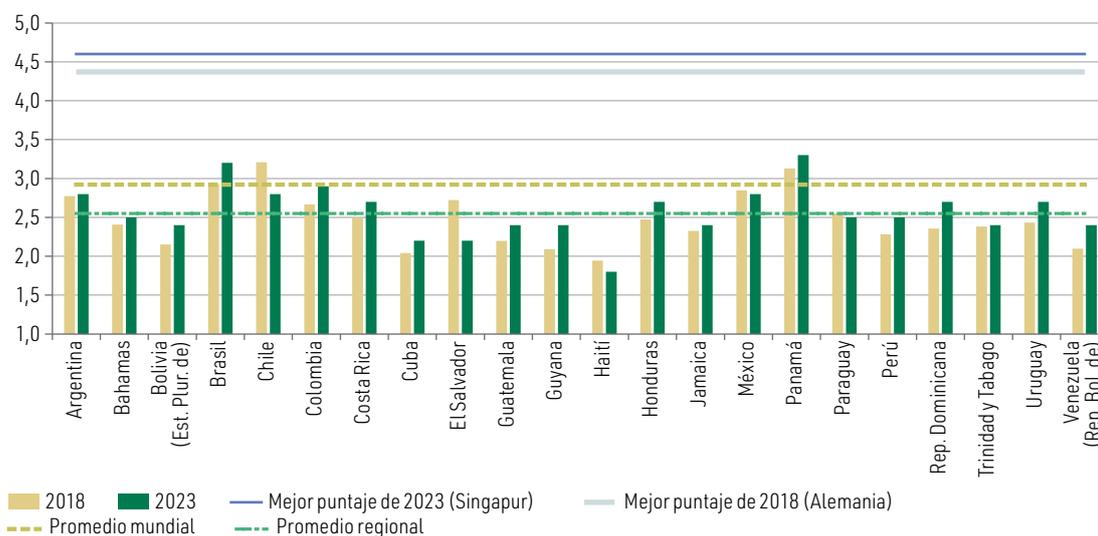
fluctúa entre 1 (muy baja) y 5 (muy alta). Tanto a nivel agregado como en los distintos componentes se observa una brecha de desempeño entre los países desarrollados y en desarrollo, ya que los 12 mejores puntajes del índice corresponden a economías de altos ingresos¹³. A nivel regional, el Brasil obtuvo el mayor puntaje, seguido de Panamá, Chile, el Perú, el Uruguay, México y Colombia.

El componente del índice de desempeño logístico relacionado con la calidad de la infraestructura mide si esta es suficiente, si está en buen estado y si los servicios que dependen de ella, como la electricidad, el combustible y el agua, son de calidad y cuentan con precios accesibles. Los países de la región obtuvieron puntajes que fluctuaron entre 1,8 y 3,3, y se ubicaron entre las posiciones 44 y 137 de un total de 139 participantes. Como se aprecia en el gráfico III.15, el promedio de la región (2,6) se ubica por debajo del promedio mundial (2,9) y muy lejos del mejor puntaje, obtenido por Singapur (4,3). Los países de la región que obtuvieron los mejores puntajes en 2023 fueron Panamá (3,3), el Brasil (3,2), Colombia (2,9) y México (2,8), mientras que El Salvador (2,2) Guatemala (2,4) y Haití (1,8) mostraron los resultados más bajos.

Gráfico III.15

América Latina y el Caribe (22 países): calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte del índice de desempeño logístico, 2018 y 2023

(1: Muy baja a 5: Muy alta)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de J.-F. Arvis y otros, *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy*, Washington, D.C., Banco Mundial, 2018, y J.-F. Arvis y otros, *Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in the Global Economy*, Washington, D.C., Banco Mundial, 2023.

Nota: Los promedios mundiales y regionales corresponden a 2023.

Los resultados son muy similares al evaluar los demás componentes del índice de desempeño logístico: calidad y competencia de los servicios logísticos, capacidad de seguimiento y localización de los envíos, puntualidad de los envíos y disponibilidad de envíos internacionales a precios competitivos¹⁴. En los cuatro componentes, todos los países de la región obtuvieron puntajes que fluctuaron entre 2,0 y 3,5 sobre un máximo de 5,0, y se ubicaron en el mismo rango de posiciones, del 51 al 135 de un total de 139 participantes. También se observó que el promedio de América Latina y el Caribe se mantuvo por debajo del promedio mundial y siempre lejos del mejor puntaje, obtenido por Singapur (véase el anexo III.A4).

¹³ Los 12 mejores puntajes correspondieron a Singapur, Finlandia, Dinamarca, Alemania, Países Bajos (Reino de los), Suiza, Austria, Bélgica, el Canadá, Hong Kong (China), Suecia y los Emiratos Árabes Unidos.

¹⁴ El componente relacionado con la eficiencia del despacho de aduanas se examinó en la sección A de este capítulo.

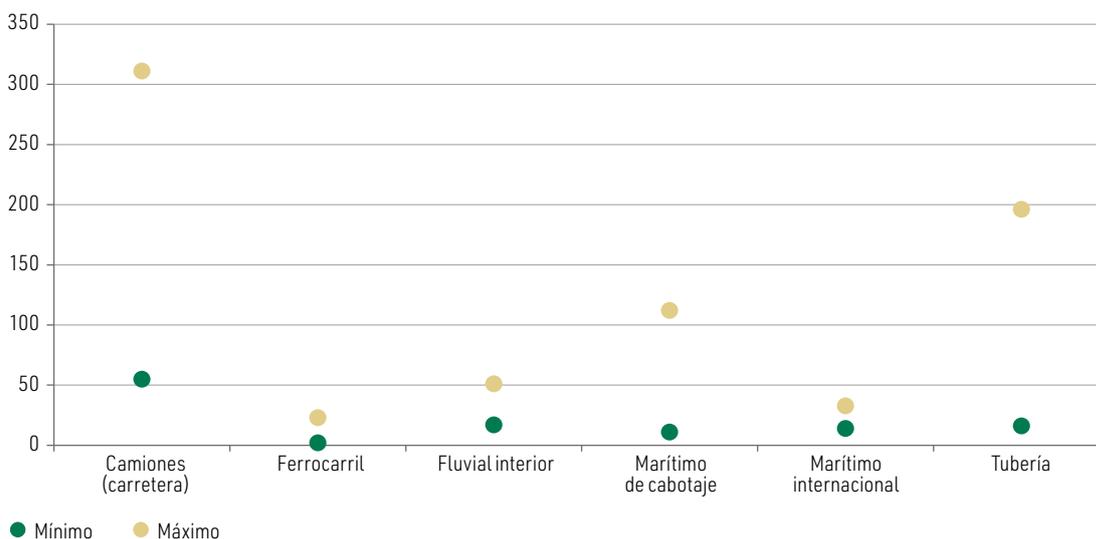
2. El impacto ambiental del sistema de transporte en la región

Entre 1990 y 2022, las emisiones mundiales de CO₂ del transporte crecieron a un ritmo promedio anual del 1,7%, más rápido que cualquier otro sector de uso final, salvo la industria (AIE, 2023). Para alcanzar el escenario de emisiones netas cero en 2050, las emisiones de CO₂ del transporte tendrían que disminuir más de un 3% por año hasta 2030. Para lograrlo, la Agencia Internacional de Energía (AIE) apunta a la necesidad tanto de normativas e incentivos fiscales más estrictos, como de una inversión considerable en infraestructuras que permitan el funcionamiento de vehículos con emisiones bajas o nulas.

En el gráfico III.16 se aprecia cómo los camiones son el medio de transporte que genera mayores emisiones de CO₂ a nivel mundial, si bien exhiben una mayor variabilidad entre las distintas fuentes de información. Eso confirma la necesidad de adoptar otros medios de transporte que tengan menor impacto sobre el ambiente.

Gráfico III.16

Emisiones de CO₂ de diferentes modos de transporte de mercancías
(En gramos por tonelada por kilómetro)



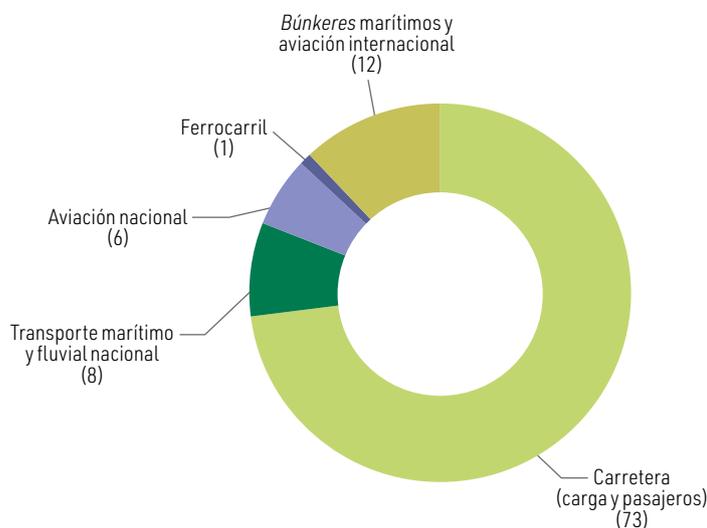
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Foro Internacional del Transporte, *Mode Choice in Freight Transport*, ITF Research Reports, París, OECD Publishing, 2022, pág. 27, y P. Pérez Martínez y A. Monzón de Cáceres, "Consumo de energía por el transporte en España y tendencias de emisión", *Observatorio Medioambiental*, vol. 11, Universidad Politécnica de Madrid, 2008, pág. 136.

Nota: Los puntos en color verde indican el valor más bajo encontrado en la literatura y los puntos en color amarillo indican el valor más alto.

En América Latina y el Caribe, el sector del transporte es responsable de una alta proporción de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con los combustibles. De acuerdo con la AIE (2020), en 2019, las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) provenientes del transporte representaban el 38,2% del total en Centroamérica y América del Sur, participación muy superior a la que registran a nivel mundial (24,1%). De acuerdo con Viscidi y O'Connor (2017), las emisiones de CO₂ del sector del transporte en la región están altamente concentradas en el transporte por carretera (73%), con proporciones mucho más pequeñas provenientes del transporte marítimo y fluvial (8%) y aéreo (6%). Solo el 1% proviene del transporte por ferrocarril (véase el gráfico III.17).

Gráfico III.17

América Latina: distribución de las emisiones de CO₂ según medio de transporte, 2017
(En porcentajes)



Fuente: L. Viscidi y R. O'Connor, "La energía del transporte: un enfoque en el transporte urbano en América Latina", *Energy and Transportation in the Atlantic Basin*, P. Isbell y E. Álvarez Pelegrí (eds.), Washington, D.C., Center for Transatlantic Relations, Universidad Johns Hopkins, 2017.

Según Vergara, Fenhann y Schletz (2015), dentro del transporte por carretera, tanto el transporte de carga como el de pasajeros son responsables de la mitad de las emisiones totales de CO₂. Los camiones pesados se destacan por sus elevadas emisiones de carbono y contribuyen con el 28% de las emisiones de CO₂ provenientes del transporte carretero (véase el cuadro III.6). En el segmento de pasajeros, los automóviles privados son los responsables de la mayor fuente de emisiones de CO₂. Por su parte, la flota de buses representa menos del 10% de las emisiones del transporte por carretera.

Cuadro III.6

América Latina: tamaño y emisiones estimadas de la flota interna de transporte por carretera, 2015

Modalidad	Número de vehículos (En millones)	Distancia recorrida por vehículo anualmente (En miles de kilómetros)	Eficiencia en el uso del combustible (En kilómetros por litro)	Emisiones de CO ₂ equivalente (En toneladas métricas)	Participación en las emisiones de CO ₂ equivalente (En porcentajes)
Autos privados	59,4	12	11,0	150	31
Taxis	2,2	60	11,0	27	6
Motocicletas	10,7	12	...	5	1
Buses estándares	0,6	40	3,8	12	2
Buses articulados	0,02	60	3,8	1	0
Minibuses	1,0	40	2,8	33	7
Camiones livianos	5,0	13	3,2	47	10
Camiones de peso mediano	5,4	22	2,7	77	16
Camiones pesados	2,5	50	2,5	134	28
Total	86,8			486	100

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de W. Vergara, J. Fenhann y M. Schletz, "Zero carbon Latin America - A pathway for net decarbonisation of the regional economy by mid-century", *Vision Paper*, Asociación PNUMA-DTU, 2015.

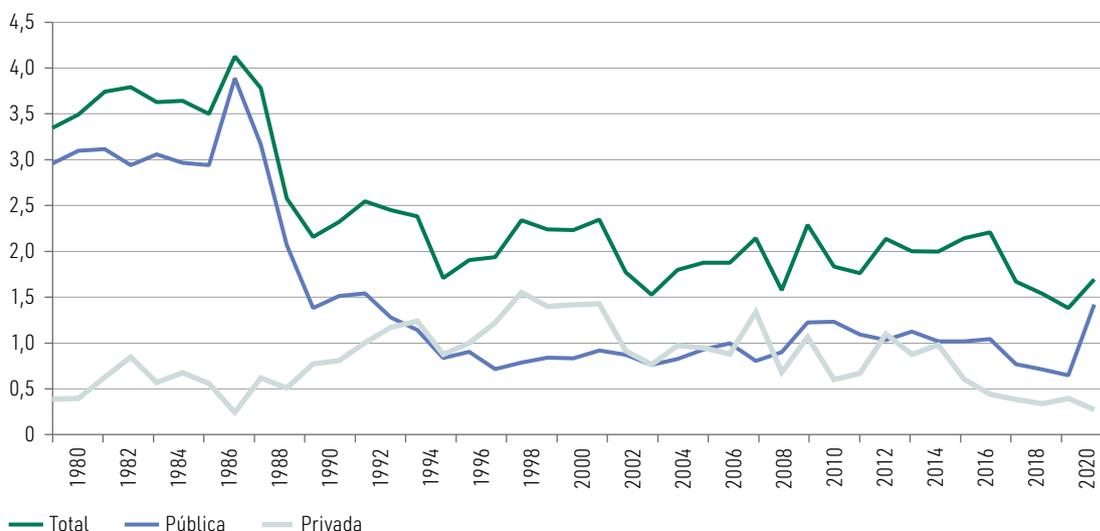
3. Inversión y financiamiento de la infraestructura

Si bien la competitividad logística y el acceso a medios adecuados de transporte para la población precisan de mayores inversiones que las que la región ha tenido históricamente, la inversión total en infraestructura ha mostrado una contracción sostenida desde su punto más alto en la década de 1980, cuando alcanzó el 4,1% del PIB (véase el gráfico III.18). Actualmente la inversión total en infraestructura (pública y privada) ronda el 2% del PIB, en un momento en que los países de la región deben mejorar su infraestructura para reactivar la economía.

Gráfico III.18

América Latina (6 países)^a: inversión en infraestructura por sector, público y privado, 1980-2020

(En porcentajes del PIB)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Infralatam, "Inversión Pública en Infraestructura Económica" [en línea] <http://infralatam.info/>; C. Calderón y L. Servén, "The effects of infrastructure development on growth and income distribution", *Policy Research Working Papers*, N° 3400, Washington, D.C., Banco Mundial, 2004, y Banco Mundial, Private Participation in Infrastructure (PPI) Database [en línea] <http://ppi.worldbank.org>.

Nota: Se incluyen inversiones en transporte (carreteras y líneas férreas), electricidad, telecomunicaciones y agua y saneamiento. Los datos son promedios ponderados desde 1980 hasta 2014 de los siguientes países: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México y Perú. La inversión privada desde 2015 en adelante solo incluye a la Argentina, el Brasil, Colombia, México y el Perú. No se incluyen datos sobre concesiones o inversiones público-privadas.

^a Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México y Perú.

El panorama regional es complicado para cubrir las brechas que existen entre la situación actual y lo que se necesita para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en 2030. Sánchez y otros (2017) afirman que entre 2016 y 2030, la región necesitaría invertir en cuatro sectores de infraestructura (transporte, electricidad, telecomunicaciones y agua y saneamiento) al menos el 4,7% del PIB anual en un escenario de crecimiento del 3,2% del PIB, mientras que la inversión anual debería ascender al 6% del PIB en un escenario de crecimiento del 3,9%. Más recientemente, en CEPAL (2022, pág. 168) se afirma que "los requerimientos de inversión de la región serían equivalentes a un valor anual de entre el 2% y el 8% del PIB para la provisión de servicios de infraestructura, y [...] los requerimientos de gasto anual para abordar una variedad de desafíos sociales se situarían entre el 5% y el 11% del PIB". Esto suma entre el 7% y el 19% del PIB anual por encima de lo que se gasta ahora (Galindo, Hoffman y Vogt-Schilb, 2022). Estudios más conservadores ubican la cifra en alrededor del 4% del PIB en las economías emergentes y el 15% del PIB en el grupo de países de renta baja (CEPAL, 2022). De cualquier manera, se trata de montos significativamente mayores a los que ahora se destinan a la infraestructura.

Se prevé que la población de América Latina y el Caribe aumente de 665 millones de personas en 2023 a 751 millones de personas en 2056, para después comenzar a decrecer¹⁵. Por tanto, se espera que la demanda de transporte siga incrementándose en los próximos años. Para apoyar esta mayor demanda, se necesita invertir más en infraestructura dentro de un marco de sostenibilidad y eficiencia. El desafío será, entonces, financiar las inversiones necesarias para garantizar las necesidades de transporte de los usuarios y las empresas, sin acumular una deuda excesiva y minimizando las externalidades negativas.

Frente a los altos niveles de endeudamiento público de la región (CEPAL, 2023a), ha aumentado el interés en las alianzas público-privadas para generar mayores recursos y así acelerar los proyectos de infraestructura. En esta línea, la Comisión Económica para Europa (CEPE) desarrolló la Metodología de Evaluación de las Alianzas Público-Privadas para los Objetivos de Desarrollo Sostenible (véase el recuadro III.4).

Recuadro III.4

Alianzas público-privadas para los Objetivos de Desarrollo Sostenible

La Comisión Económica para Europa (CEPE) desarrolló la Metodología de Evaluación de las Alianzas Público-Privadas para los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en asociación con más de 100 expertos de los sectores público y privado, el sector académico y las organizaciones no gubernamentales. Se espera que esta sea una herramienta útil para los gobiernos, el sector privado, y diversas organizaciones, y aplicable a todos los sectores y todas las categorías de proyectos de alianzas público-privadas, ya sean de pequeña o gran escala, nacionales o transfronterizas.

La metodología diseñada por la CEPE puede utilizarse en cualquier etapa del ciclo de vida de una APP, desde la identificación del proyecto (concepción o idea original) hasta su desarrollo y ejecución, puesta en funcionamiento y eventual dada de baja (disposición). Sin embargo, cuanto más temprano se aplique es mejor y mayor será su contribución, porque en las etapas iniciales de los proyectos es cuando hay mayor flexibilidad y menores costos para hacer cambios.

La iniciativa ofrece una plataforma en línea con un cuestionario de autoevaluación para calificar proyectos de infraestructura respecto de su cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). De esta manera, se evalúan los proyectos sobre la base de cinco resultados deseables (acceso y equidad, eficacia económica y sostenibilidad fiscal, sostenibilidad ambiental y resiliencia, replicabilidad y participación de las partes que intervienen), con 23 indicadores, y 104 preguntas abiertas (criterios de evaluación). Un grupo conformado por distintas autoridades y expertos evalúa si el proyecto cumple realmente con los criterios para obtener una designación o reconocimiento de alianzas público-privadas para los ODS.

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Comisión Económica para Europa (CEPE), "UNECE PPP and Infrastructure Evaluation and Rating System (PIERS)" [en línea] <https://unece.org/ppp/em>.

A pesar de su atractivo, las alianzas público-privadas no son necesariamente viables o la mejor alternativa de financiamiento en todos los casos. Existen también recursos disponibles desde otras fuentes, a los que se puede acceder siempre y cuando se cumplan los requisitos en términos de riesgo, retorno y creatividad. Por ejemplo, los inversionistas institucionales, incluidos los fondos de pensiones, son una gran fuente potencial de capital para invertir en infraestructura de transporte a largo plazo. Otras formas de financiamiento son las asociaciones con donantes internacionales, bancos de desarrollo y otras instancias multilaterales (como el Fondo Verde para el Clima), que pueden ayudar a los gobiernos a atraer capital privado para financiar proyectos de alto impacto económico y social. Para proyectos de infraestructura "menos financiados", existen otros vehículos, como los fondos mixtos y los bonos verdes, que pueden agrupar proyectos con distintos grados de atractivo financiero o distribuir el riesgo de manera diferenciada según los tipos de inversionistas. Por ejemplo, los bancos de desarrollo pueden asumir un riesgo mayor o tasas de retorno algo menores que los inversionistas privados. Los gobiernos también pueden utilizar diversos instrumentos para mitigar el riesgo, como garantías de préstamo, y facilitadores de transacciones, así como acuerdos de compra, para aumentar la inversión privada en infraestructura sostenible (PNUD, 2021).

¹⁵ Datos de CEPALSTAT [en línea] <https://statistics.cepal.org/portal/cepalstat/index.html?lang=es>.

4. Opciones para un transporte regional más eficiente y sostenible

Los desafíos para alcanzar una mejor infraestructura y una conectividad sostenible son diversos. Más allá de la disponibilidad de recursos financieros, es crucial que los gobiernos planifiquen y utilicen dichos recursos de forma estratégica, sin perder de vista los impactos que la infraestructura puede tener sobre el medio ambiente. Estos quedan de relieve en el caso del transporte carretero, que ha sido históricamente una prioridad en las agendas de inversión de la región. Las razones son evidentes, pues permite enfocar los recursos hacia una interconexión de las regiones en varios niveles. Los caminos y las carreteras conectan a las poblaciones, que, si bien precisan caminos locales, también utilizan vías primarias para las conexiones de más peso y largo alcance. Sin embargo, el foco en la inversión en carreteras ha dejado de lado otras alternativas que pueden resultar más limpias y eficientes.

Además de la respuesta obvia de ampliar y renovar la infraestructura carretera, hay al menos dos alternativas para mejorar el transporte en las condiciones actuales. Una es explorar otras opciones de transporte. Alternativas como los transbordadores, el uso de hidrovías y los dirigibles (*airships*) no son nuevas, pero, al igual que los trenes, tienen un gran potencial para participar aún más en el reto que supone poder contar con un mejor transporte, al tiempo que pueden auxiliar en la mitigación de la contaminación y la congestión generadas por el transporte carretero. A continuación, se presentan algunos estudios y avances relevantes con miras a una mayor integración regional.

La segunda alternativa es la integración de los distintos medios de transporte en sistemas bien interconectados, capaces de aprovechar las ventajas de cada medio y la infraestructura existente, en un solo sistema multimodal. Al respecto, en la sección III.B.4.d se expone el caso de los corredores que se están estableciendo en América del Sur.

a) Transbordadores

Los transbordadores son un modo de transporte con un gran potencial de conectividad, que pueden ofrecer una solución eficiente y, muchas veces, menos contaminante. En el Caribe, donde se deben utilizar embarcaciones más pequeñas que los grandes barcos comerciales de carga y pasajeros para el transporte regional, este tipo de vehículos es común y ofrece opciones de corta distancia, adecuadas para transportar cargas relativamente ligeras. Los transbordadores también tienen un gran potencial en Centroamérica. El 10 de agosto de 2023 se iniciaron las actividades del transbordador de carga entre el Puerto de La Unión en El Salvador y el Puerto Caldera en Costa Rica. Esta solución promete recortar distancias y costos al ofrecer una opción al transporte carretero, que incluye rutas más largas (véase el recuadro III.5).

b) Transporte fluvial

Temer, Muraro y Paz (2023) señalan que, pese a representar únicamente el 12% de la superficie total de la tierra firme del planeta, América del Sur posee una esorrentía fluvial que equivale al 25% del valor mundial, y el volumen del agua de sus ríos representa casi la mitad (47%) de todos los cursos de agua del mundo. Esto se debe a la inmensidad de sus principales cuencas hidrográficas, que generan un sistema que puede utilizarse para la navegación fluvial, con una longitud total superior a los 50.000 km. No obstante, la región tiene un bajo nivel de integración física fluvial, con la destacada excepción de la hidrovía Paraguay-Paraná. Las tres principales cuencas hidrográficas (Amazonas, Río de la Plata y Orinoco), que abarcan la mayor parte del territorio sudamericano, presentan oportunidades de interconexión fluvial desaprovechadas, que pueden colaborar con las diversas redes de carreteras, ferrocarriles y aeropuertos. En este contexto, es factible fortalecer un sistema de navegación fluvial sostenible en la región y explorar las ventajas de la intermodalidad en la logística regional.

Recuadro III.5**Transbordador de carga entre el Puerto de La Unión en El Salvador y el Puerto Caldera en Costa Rica**

El 10 de agosto de 2023, tras casi una década de haber iniciado el proyecto de un transbordador entre el Puerto de La Unión en El Salvador y el Puerto Caldera en Costa Rica, la empresa privada Blue Wave comenzó sus actividades para transportar carga entre ambos países (Llambías, 2023). El barco Blue Wave Harmony viajará dos veces por semana entre los puertos de Caldera y La Unión. Cabe resaltar la diferencia entre los tiempos de viaje por mar (entre 16 y 24 horas) y por tierra, como se ha hecho hasta ahora, pasando por Nicaragua y Honduras (entre cuatro y cinco días). En el transbordador pueden transportarse alrededor de 100 camiones, con una longitud de entre 18 y 20 metros, en promedio, con los conductores a bordo, por lo que al llegar al puerto de destino continuarán por ruta hasta el lugar de despacho final. Según el tamaño del camión, el costo del viaje oscila entre 1.145 dólares y 1.360 dólares por tramo, a lo que se pueden agregar servicios como electricidad para carga refrigerada y camarotes para los choferes (Llambías, 2023).

De acuerdo con la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), la implementación de esta nueva ruta logística promete impulsar varios sectores económicos, incluida la producción de papel de uso doméstico, artículos para envasado, alimentos preparados y productos lácteos, entre otros. Este servicio de transbordador contribuirá de manera significativa a revitalizar el comercio entre El Salvador y Costa Rica, que hoy asciende a más de 680 millones de dólares anuales (Lima-Mena, 2023).

En resumen, la implementación del transbordador ofrece varias ventajas, que incluyen la disminución de los tiempos de viaje, el impulso al comercio, la reducción de impactos ambientales negativos asociados al transporte por carretera y la mayor competitividad de los productos debido a los menores costos de transporte (Gutiérrez Arias, 2020). El transbordador, al ser una alternativa veloz y efectiva de transporte de corta distancia, tiene el potencial de expandirse rápidamente a otros países cercanos, como Guatemala, México y Panamá (INCOP, s.f.).

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de V. Gutiérrez Arias, "El proyecto del ferry entre El Salvador y Costa Rica", [elsalvador.com](https://historico.elsalvador.com/historico/765383/puerto-la-union-ferry.html), 17 de octubre de 2020 [en línea] <https://historico.elsalvador.com/historico/765383/puerto-la-union-ferry.html>; Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), "Ferri entre El Salvador y Costa Rica" [en línea] <https://incop.go.cr/ferrisvcr/>; F. Llambías, "Cómo puede beneficiar a El Salvador y Costa Rica el nuevo ferry que los unirá sin pasar por Honduras y Nicaragua", BBC News Mundo, 10 de agosto de 2023 [en línea] <https://www.bbc.com/mundo/articulos/c0w169ke74ro>; y F. Lima-Mena, "Publicación de Francisco A. Lima-Mena, LL.M.", LinkedIn, 2023 [en línea] https://es.linkedin.com/posts/flimamena_el-ferri-entre-el-salvador-y-costarica-es-activity-7094356615646076928-YFAT [fecha de consulta: 4 de setiembre de 2023].

c) Dirigibles

Los dirigibles constituyen otro modo de transporte con un gran potencial para mitigar el impacto del cambio climático, entre otros beneficios. Esta tecnología ofrece capacidades técnicas que pueden contribuir significativamente a mejorar las redes de movilidad y logística en áreas aisladas, sobre todo en los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) (CESPAP/CEPAL, 2021). De acuerdo con este estudio, los dirigibles no compiten con otros medios de transporte, sino que más bien los complementan, mejorando la comodalidad y sincromodalidad¹⁶. Además, desempeñan un papel social importante al mejorar la conectividad y la accesibilidad tanto interna como externa.

Como se expone en CESPAP/CEPAL (2021) y Gómez Paz y Sánchez (2022), entre las principales ventajas de los dirigibles se destacan: i) la posibilidad de lograr soluciones operativas con un contacto físico mínimo (menor necesidad de tripulación a bordo), ii) el bajo impacto ambiental debido al uso de gases no inflamables (reducción de emisiones de gases de efecto invernadero) y iii) la posibilidad de responder de manera efectiva a los desafíos relacionados con el clima y los desastres naturales. Además, la tecnología de los dirigibles proporciona mayor flexibilidad y tiene menores requerimientos de inversión en infraestructura nodal en comparación con los modos de transporte tradicionales, al tiempo que

¹⁶ La comodalidad tiene por objeto aprovechar al máximo, y de forma eficiente, todos los modos de transporte (vial, ferroviario, hidrovías y aéreo). Por su parte, la sincromodalidad integra de manera eficiente y flexible todos los modos de transporte para el traslado de mercancías en tiempo real.

puede adaptarse a las dificultades del terreno y las condiciones climáticas adversas. La operación de un dirigible no exige seguir rutas por carretera o de navegación, lo que permite reducir los tiempos de viaje y acceder a lugares a los que otros medios de transporte no pueden llegar con facilidad. El tamaño de las aeronaves proporciona grandes compartimentos de carga, combinados con velocidades superiores al transporte marítimo convencional. La capacidad de carga también puede ser superior a muchos modelos de camiones y aeronaves que sirven a comunidades relativamente pequeñas.

d) Corredores multimodales

Más allá del potencial que ofrecen los diversos modos de transporte en forma individual, la implementación de corredores viales, rodoviaros, ferroviarios y de hidrovías en la región puede fortalecer la conectividad entre múltiples países, abriendo espacios al comercio y a la integración productiva, y reduciendo el riesgo de escasez o interrupción de las cadenas de suministro. Asimismo, los corredores viales prometen ser una solución particularmente eficaz al aislamiento relativo en el que se encuentran los países sudamericanos sin litoral. Bolivia (Estado Plurinacional de) y el Paraguay enfrentan grandes desafíos debido a la falta de acceso a puertos marítimos y a la consecuente distancia de los mercados internacionales. Los costos comerciales más altos en comparación con sus vecinos afectan negativamente su competitividad económica y limitan su capacidad de atraer inversión, financiamiento, tecnología y servicios, elementos que se consideran esenciales para transformar la economía (Sánchez, 2023).

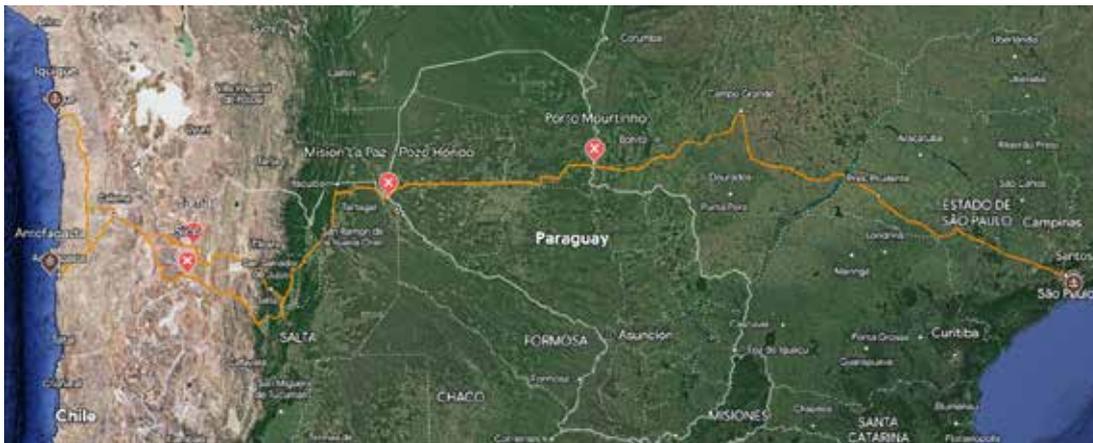
Los dos principales proyectos de corredores que se están desarrollando en América del Sur, el bioceánico y el ferroviario, implican la coordinación de esfuerzos de distintos países, con una visión integral y multimodal. Se trata de unir un corredor carretero entre los océanos Atlántico y Pacífico con otro corredor con nuevas vías férreas e integrar a ambos con el sistema de vías fluviales de la subregión.

i) Corredor vial bioceánico

El corredor bioceánico se encuentra ubicado cerca del trópico de Capricornio y cruza el núcleo de la Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur (ZICOSUR), que abarca provincias de la Argentina, estados del Brasil, departamentos de Bolivia (Estado Plurinacional de), el Paraguay y el Uruguay, y regiones de Chile y el Perú (MAPFRE Global Risks, s.f.) (véase el mapa III.1). La construcción de este corredor busca transformar la región en un centro logístico de relevancia internacional al establecerse como la ruta más corta entre los puertos chilenos en el océano Pacífico y el puerto brasileño de Santos en el océano Atlántico (MOPC, s.f.).

Mapa III.1

América del Sur: corredor vial bioceánico



Fuente: Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), "Paraguay: FONPLATA financia proyecto clave para la concreción de corredor bioceánico regional", 21 de diciembre de 2020 [en línea] <https://www.fonplata.org/es/noticias/21-12-2020/paraguay-fonplata-financia-proyecto-clave-para-la-concrecion-de-corredor-bioceanico-regional>.

El corredor está diseñado inicialmente para contar con tres tramos carreteros, y los estudios realizados sobre su posible impacto en los mercados circundantes han arrojado resultados prometedores. En el Brasil, se ve la posibilidad de convertir varias ubicaciones en Campo Grande (estado de Mato Grosso del Sur) en centros logísticos para las exportaciones a Asia, así como lugares de almacenamiento y distribución de importaciones procedentes de dicho continente y otros mercados. En la Argentina, ha surgido interés en establecer centros logísticos en las provincias de Jujuy y Salta. En Chile, se presenta una importante oportunidad en el aprovechamiento del flujo de mercancías, impulsado por una asociación público-privada, con el objetivo de diversificar su producción, que hasta ahora ha estado predominantemente orientada hacia la minería (MAPFRE Global Risks, s.f.).

Según Parkinson (2023), el corredor bioceánico reducirá el aislamiento físico de ciertas regiones, integrando áreas subexplotadas y revitalizando espacios donde la actividad productiva se encuentra en estado latente. Asimismo, favorecerá la implementación de soluciones logísticas multimodales, integrando el transporte por carretera, ferrocarril e hidrovía. Las siguientes son otras ventajas esperadas de este proyecto:

- Reducir los costos logísticos y los tiempos de viaje, lo que resulta beneficioso para la carga en general y especialmente para los productos perecederos.
- Exportar de forma eficiente y con menores costos los productos de la Argentina, el Brasil, Chile y el Paraguay a Asia, la costa oeste del continente americano y Oceanía.
- Estimular la integración de productores regionales y la creación de condiciones propicias para proyectos de inserción en cadenas globales de valor.
- Promover las inversiones en sistemas nacionales de logística y transporte gracias a la multimodalidad.

Según Rodríguez Laconich y Lupano (2021), el corredor vial bioceánico es el proyecto más importante realizado por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) del Paraguay en la región del Chaco. El proyecto utiliza la modalidad “llave en mano” y supone una inversión de 445 millones de dólares. La construcción de este corredor tiene un alto valor estratégico para el Paraguay, porque puede convertir a su región occidental en un centro logístico internacional al pasar a ser la ruta más corta entre los puertos chilenos y los brasileños (Rodríguez Laconich y Lupano, 2021).

En febrero de 2022 se llevó a cabo en el Paraguay la presentación e inauguración de la fase inicial del corredor (tramo 1), cuya construcción comenzó el 11 de febrero de 2019 y que ya cuenta con una extensión de 275 kilómetros de carretera asfaltada que conecta las localidades de Loma Plata (departamento de Boquerón) y Carmelo Peralta (departamento de Alto Paraguay) (MOPC, 2022). En marzo de 2023 se realizó la firma de cuatro contratos con empresas que iniciarán la construcción del tramo 3. Este se encuentra en la parte occidental de la ruta PY15 y se extiende desde Mariscal Estigarribia hasta Pozo Hondo, localidad ubicada en la frontera con la Argentina. En su sección oriental, esta carretera conectará con el puente de la ruta bioceánica. El tramo 2, por su parte, se extiende desde el Cruce Centinela hasta Mariscal Estigarribia, con una longitud de 102 kilómetros y una inversión prevista de aproximadamente 110 millones de dólares. Su construcción está programada para llevarse a cabo después del tercer tramo debido a que la ruta PY09, que fuera mejorada recientemente, ya funciona como una vía de desvío que conecta con el tramo 3. Este tercer segmento abarca 225 kilómetros y conlleva una inversión estimada de unos 355 millones de dólares (Itaipú Binacional, 2023).

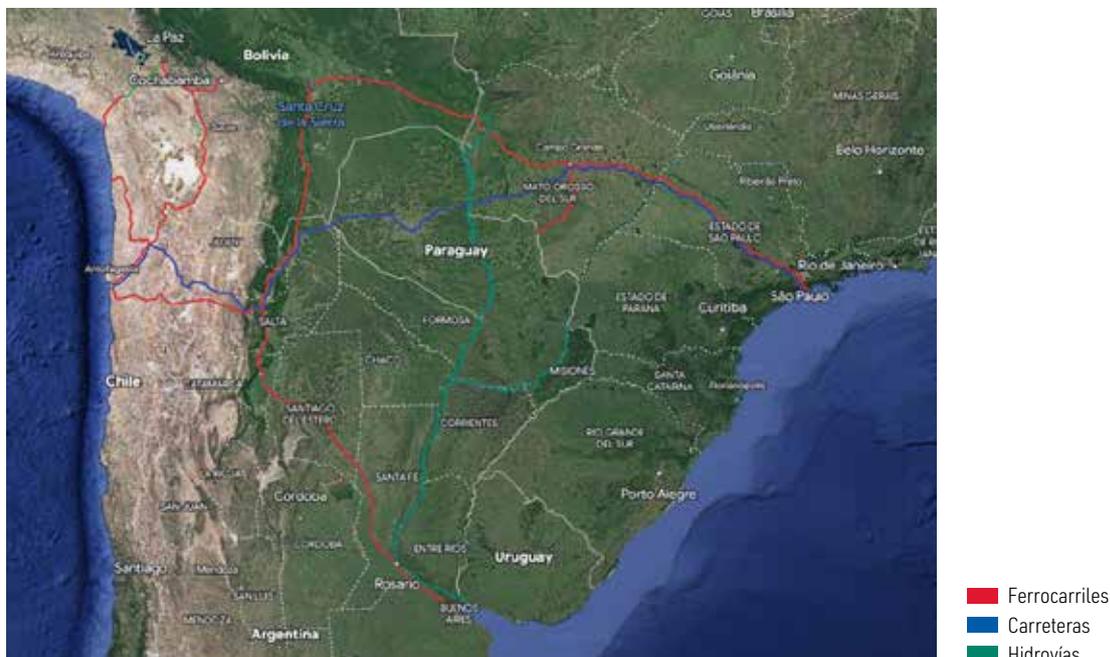
Una vez que se complete la construcción de todas las fases de la ruta, esta conectará los puertos marítimos más importantes tanto en el océano Pacífico como en el océano Atlántico, dará lugar a la creación de 2.500 empleos adicionales y abrirá una amplia gama de oportunidades para las comunidades del Chaco paraguayo (MOPC, s.f.). También se espera que este proyecto beneficie a las comunidades indígenas, al incluir mejoras en la infraestructura productiva, movilidad y transporte, así como programas de formación y capacitación (STP, 2022).

ii) Corredor Ferroviario Bioceánico Central

Su propósito es hacer una conexión entre el puerto de Santos en el Brasil, ubicado en el océano Atlántico, y el puerto de Ilo en el Perú, situado en el océano Pacífico (véase el mapa III.2). Esta unión no solo resultará en la disminución de los costos asociados a la exportación e importación, sino que promoverá un medio de transporte sostenible que se integre de manera coherente con las rutas fluviales de las cuencas del Plata y el Amazonas (PARLASUR, 2017). Para los dos países sudamericanos sin litoral, este corredor y el corredor vial bioceánico abren las comunicaciones en la región y hacia el comercio internacional. En particular, el corredor ferroviario es un proyecto prioritario para el Estado Plurinacional de Bolivia.

Mapa III.2

América del Sur: corredores viales, ferroviarios e hidrovías



Fuente: J. C. Parkinson, "Multimodalidad en el transporte", presentación realizada en el Séptimo Encuentro Latinoamericano y Caribeño de Comunidades Logísticas Portuarias, 22 a 25 de agosto de 2023, Santiago, Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA)/Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF)/Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

iii) Hidrovía Paraná-Paraguay-Uruguay

En el mapa III.2 puede verse cómo se integra el corredor vial con el ferroviario y la hidrovía Paraná-Paraguay-Uruguay. Esta es el sistema fluvial formado por los ríos Paraguay y Paraná desde el puerto de Cáceres en el Brasil hasta el puerto de Nueva Palmira en el Uruguay, incluidos los brazos de desembocadura del río Paraná y el canal Tamengo, afluente del río Paraguay, compartido por Bolivia (Estado Plurinacional de) y el Brasil (Muñoz Menna, 2012). Su recorrido total es de aproximadamente 3.400 kilómetros y su área de influencia directa es de 1,75 millones de km², con una población de alrededor de 17 millones de habitantes (Muñoz Menna, 2012). Dicho territorio tiene un gran potencial para integrar regiones donde se producen diversos productos agrícolas (soja y sus derivados, algodón, girasol y trigo, entre otros), minerales e industriales.

Por su propia morfología, los ríos que forman la hidrovía constituyen una vía navegable natural que, a diferencia de la mayoría de los grandes valles del mundo, presenta una inclinación mínima que no precisa de la construcción de sistemas de esclusas para posibilitar el transporte fluvial.

Muñoz Menna (2012) agrega que el uso del transporte fluvial natural permite la integración de forma natural, a partir del desarrollo equilibrado de las economías regionales. Sobre esta base, destaca tres ventajas del transporte fluvial: i) la protección ambiental, al reducir significativamente la emisión de gases de efecto invernadero (cada una de las barcazas usadas en la hidrovía puede transportar 1.500 toneladas métricas, equivalentes a la carga de 60 camiones); ii) el menor costo respecto de otras alternativas (el costo aproximado del flete desciende de 0,035 dólares por tonelada/km si el transporte es vial a 0,025 dólares por tonelada/km si es ferroviario y a 0,010 dólares por tonelada/km si es por la hidrovía), y iii) el importante ahorro energético.

C. Conclusiones

Avanzar en la facilitación del comercio es crucial para América Latina y el Caribe, por varias razones. Dado que las pequeñas y medianas empresas (pymes) de la región son particularmente penalizadas por las barreras administrativas al comercio, la reducción de estas barreras promueve la internacionalización de dichas empresas y el comercio intrarregional, en el que las pymes tienen una gran presencia. El consecuente aumento del número de empresas que participan del comercio internacional puede, a su vez, contribuir a la diversificación exportadora. Asimismo, el movimiento expedito de los bienes intermedios y finales a través de las fronteras es fundamental para el buen funcionamiento de las redes internacionales de producción. Por lo tanto, los avances en la facilitación del comercio pueden ayudar a atraer nuevas inversiones de empresas multinacionales que estén considerando trasladar algunas de sus operaciones a la región en el marco de procesos de deslocalización cercana (*nearshoring*). Por otra parte, al promover la transparencia y reducir la interacción cara a cara generalmente asociada a los trámites burocráticos, la facilitación del comercio puede contribuir a una mayor eficiencia del Estado y a combatir la corrupción.

La pandemia de COVID-19 tuvo efectos mixtos en los esfuerzos de los países de América Latina y el Caribe en materia de facilitación del comercio. Por una parte, frenó el avance en algunos países hacia la plena implementación de medidas como el operador económico autorizado y la ventanilla única electrónica. Por otra parte, aceleró la digitalización de documentos y procesos para minimizar el contacto físico. Si bien varias de estas medidas fueron concebidas originalmente como transitorias para hacer frente a la pandemia, un gran porcentaje ha seguido aplicándose una vez superada la crisis sanitaria debido a los ahorros de costos y tiempo asociados.

Los grandes progresos registrados individualmente por los países de la región tendrán un mayor impacto en los flujos comerciales y la integración productiva si se logra coordinar dichos avances entre varios países. En los últimos años ha habido varios avances prometedores en este sentido, principalmente a nivel subregional. Este es el caso, por ejemplo, del intercambio electrónico transfronterizo de documentos y datos comerciales y del creciente número de acuerdos de reconocimiento mutuo de los sistemas nacionales de operador económico autorizado. La intensificación de estos esfuerzos debería ser una prioridad en los próximos años. Asimismo, dada la reciente experiencia de la pandemia y la creciente ocurrencia de fenómenos climáticos extremos que inciden en las cadenas internacionales de suministro, los países de la región deberían aumentar sus niveles de preparación mediante acciones concertadas a nivel regional. La negociación de un acuerdo regional sobre facilitación del comercio y comercio sin papel puede ser un vehículo útil para este fin.

Junto con agilizar los procedimientos y formalidades comerciales, los países de la región deben avanzar progresivamente en la superación de las carencias en materia de infraestructura que han sido puestas de manifiesto por diversos indicadores internacionales y que limitan sus perspectivas de desarrollo. Ello implica no solo aumentar el acervo regional de infraestructura, sino también destinar recursos adecuados al mantenimiento y reparación de la infraestructura existente, mejorar los marcos

técnicos y regulatorios, y prepararse para los desafíos del cambio climático y los fenómenos extremos que lo acompañan. Sin embargo, aumentar los montos destinados a la inversión en infraestructura plantea un gran desafío en el contexto de estrechez fiscal que enfrentan la mayoría de los países de la región. Es preciso, entonces, explorar distintas opciones innovadoras de financiamiento, entre las que se destacan las vinculadas al desarrollo de infraestructuras verdes.

Históricamente, los países de la región han privilegiado el desarrollo del transporte carretero por sobre otros modos de transporte. Sin embargo, la multimodalidad tiene un gran potencial que debe aprovecharse para potenciar las ventajas de cada modo de transporte en un sistema integrado, más eficiente y menos contaminante. Alternativas como el tren, los transbordadores, los dirigibles y el transporte fluvial pueden suponer un gran aporte en esta dirección. Un ejemplo promisorio de multimodalidad son los proyectos en curso para desarrollar corredores bioceánicos de integración en América del Sur. Estas iniciativas pueden ser particularmente beneficiosas para los países sin litoral de la región, al hacer más expedito su acceso a las costas de los océanos Atlántico y Pacífico y facilitar así su participación en el comercio internacional.

En suma, la facilitación del comercio exige avanzar simultáneamente en la agilización de los trámites comerciales, en la mejora de la infraestructura de transporte en sus diversos modos, y en la disponibilidad de servicios de transporte y logística de calidad a costos competitivos. En ausencia de avances sustantivos en las tres dimensiones, el impacto de los progresos en cualquiera de ellas se verá necesariamente limitado. Por tal razón, los comités nacionales de facilitación del comercio deberían incluir estos tres aspectos en sus agendas de trabajo, procurando maximizar las sinergias entre ellos.

Bibliografía

- AC&A/Cenit (2020), *Análisis de inversiones en el sector transporte terrestre interurbano latinoamericano a 2040*, Caracas, Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF).
- AIE (Agencia Internacional de Energía) (2023), *Tracking Clean Energy Progress 2023*, París.
- (2020), *World Energy Outlook 2020*, París.
- Banco Mundial (2023), *Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy*, Washington, D.C.
- (s.f.), “Trading across Borders methodology” [en línea] <https://archive.doingbusiness.org/en/methodology/trading-across-borders>.
- Barbero, J. y P. Guerrero (2017), *El transporte automotor de carga en América Latina: soporte logístico de la producción y el comercio*, Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- Calderón, C. y L. Servén (2004), “The effects of infrastructure development on growth and income distribution”, *Policy Research Working Papers*, N° 3400, Washington, D.C., Banco Mundial.
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2023a), *Estudio Económico de América Latina y el Caribe, 2023* (LC/PUB.2023/11-P), Santiago.
- (2023b), *América Latina y el Caribe en la mitad del camino hacia 2030: avances y propuestas de aceleración* (LC/FDS.6/3/Rev.1), Santiago.
- (2022), *Estudio Económico de América Latina y el Caribe, 2022* (LC/PUB.2022/9-P/Rev.1), Santiago.
- CEPE (Comisión Económica para Europa) (2020), “Recommendation and Guidelines on establishing a Single Window”, N° 33, Ginebra https://unece.org/sites/default/files/2020-12/ECE-TRADE-352_Rev.1E_Rec33_2020Edition.pdf.
- (2012) “Facilitación del comercio - principios y beneficios”, Guía de Implementación de la Facilitación del Comercio [en línea] <https://tfig.unece.org/SP/details.html>.
- CESPAP/CEPAL (Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico/Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2021), “Airship technology for air connectivity and humanitarian aid in the Caribbean and the Pacific”, *Technical Note*, 26 de julio [en línea] <https://www.unescap.org/kp/2021/airship-technology-air-connectivity-and-humanitarian-aid-caribbean-and-pacific>.
- FONPLATA (Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata) (2020), “Paraguay: FONPLATA financia proyecto clave para la concreción de corredor bioceánico regional”, 21 de diciembre [en línea] <https://www.fonplata.org/es/noticias/21-12-2020/paraguay-fonplata-financia-proyecto-clave-para-la-concrecion-de-corredor-bioceanico-regional>.

- Foro Internacional del Transporte (2022), *Mode Choice in Freight Transport*, ITF Research Reports, París, OECD Publishing.
- Galindo, L. M., B. Hoffman y A. Vogt-Schilb (2022), “¿Cuánto costará lograr los objetivos del cambio climático en América Latina y el Caribe?”, *Documento de Trabajo*, N° IDB-WP-01310, Banco Interamericano de Desarrollo (BID), febrero.
- García Seimandi, L. A. y V. M. Almiray Jaramillo (2023), “La preparación legal y técnica para el comercio transfronterizo sin papel: el caso de México”, *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2022/202/Rev.1), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Gerzee, H. J. (2022), “Why digital standards matter in global trade”, The Loadstar, 16 de junio [en línea] <https://theloadstar.com/why-digital-standards-matter-in-global-trade/>.
- Gómez Paz, M. y R. Sánchez (2022), “La industria de los dirigibles y su potencial para la logística, el comercio y la atención humanitaria en América Latina y el Caribe”, *serie Comercio Internacional*, N° 170 (LC/TS.2022/162), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Gutiérrez Arias, V. (2020), “El proyecto del ferry entre El Salvador y Costa Rica”, *elsalvador.com*, 17 de octubre [en línea] <https://historico.elsalvador.com/historico/765383/puerto-la-union-ferry.html>.
- Herreros, S. (2023), *Digital and sustainable trade facilitation in Latin America and the Caribbean: regional report 2023* (LC/TS.2023/123), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- INCOP (Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico) (s.f.), “Ferri entre El Salvador y Costa Rica” [en línea] <https://incop.go.cr/ferrisvcr/>.
- Itaipú Binacional (2023), “Iniciarán construcción de tercer tramo de la ruta que empalmará con el Puente de la Bioceánica”, 2 de marzo [en línea] <https://www.itaipu.gov.br/es/sala-de-prensa/noticia/iniciaran-construccion-de-tercer-tramo-de-la-ruta-que-empalmara-con-el-puente>.
- Jaimurzina, A. y G. Wilmsmeier (2017), “La movilidad fluvial en América del Sur: avances y tareas pendientes en materia de políticas públicas”, *serie Recursos Naturales e Infraestructura*, N° 188, Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Koh Tat Tsen, J. (2011), “Ten years of single window implementation: lessons learned for the future”, *Discussion Paper*, Conferencia Mundial sobre Facilitación del Comercio 2011 [en línea] https://unece.org/fileadmin/DAM/trade/Trade_Facilitation_Forum/BkgrdDocs/TenYearsSingleWindow.pdf.
- Lardé, J. (2020), “Multiplicadores de los servicios de transporte y almacenamiento en América Latina: un análisis comparativo”, *serie Comercio Internacional*, N° 161 (LC/TS.2020/189), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Lima-Mena, F. (2023), “Publicación de Francisco A. Lima-Mena, LL.M”, LinkedIn [en línea] https://es.linkedin.com/posts/flimamena_el-ferri-entre-el-salvador-y-costa-rica-es-activity-7094356615646076928-YFAT [fecha de consulta: 4 de setiembre de 2023].
- Llambías, F. (2023), “Cómo puede beneficiar a El Salvador y Costa Rica el nuevo ferry que los unirá sin pasar por Honduras y Nicaragua”, BBC News Mundo, 10 de agosto [en línea] <https://www.bbc.com/mundo/articulos/c0w169ke74ro>.
- MAPFRE Global Risks (s.f.), “Corredor Bioceánico: arteria vial de América Latina” [en línea] <https://www.mapfreglobalrisks.com/gerencia-riesgos-seguros/articulos/corredor-bioceanico-arteria-vial-de-america-latina/>.
- MOPC (Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones del Paraguay) (2022), “Primer tramo del Corredor Bioceánico ya es una realidad que cambiará la historia del Chaco”, 25 de febrero [en línea] <https://www.mopc.gov.py/index.php/noticias/primer-tramo-del-corredor-bioceanico-ya-es-una-realidad-que-cambiara-la-historia-del-chaco>.
- (s.f.), “Corredor Vial Bioceánico” [en línea] <https://www.mopc.gov.py/index.php/obras-emblematicas/corredor-vial-bioceanico>.
- Muñoz Menna, J. C. (2012), “El transporte por la Hidrovía Paraguay-Paraná”, *Transporte e Infraestructura. Revista de la Bolsa de Comercio de Rosario*, N° 1515, enero [en línea] <https://www.bcr.com.ar/es/sobre-bcr/revista-institucional/noticias-revista-institucional/el-transporte-por-la-hidrovia>.
- Naciones Unidas (2023), *Digital and Sustainable Trade Facilitation: Global Report 2023* [en línea] <https://www.untfsurvey.org/report>.
- OMC (Organización Mundial del Comercio) (2023a), “Según un nuevo estudio, el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio ha supuesto un aumento del comercio superior a los 230.000 millones de dólares EE.UU.”, 22 de marzo [en línea] https://www.wto.org/spanish/news_s/news23_s/fac_27mar23_s.htm.
- (2023b), *Informe del Tercer Encuentro Latinoamericano de los Comités Nacionales de Facilitación del Comercio*, Ginebra.
- (2021), *Mitigar los escollos comerciales en los países en desarrollo sin litoral* [en línea] https://www.wto.org/spanish/res_s/publications_s/landlocked2021_s.htm.
- (s.f.), “Facilitación del comercio” [en línea] https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/tradfa_s.htm.

- OMS (Organización Mundial de la Salud) (2018), *Global status report on road safety 2018*, Ginebra.
- Parkinson, J. C. (2023), “Multimodalidad en el transporte”, presentación realizada en el Séptimo Encuentro Latinoamericano y Caribeño de Comunidades Logísticas Portuarias, 22 a 25 de agosto, Santiago, Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA)/Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF)/Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- PARLASUR (Parlamento del MERCOSUR) (2017), “PARLASUR considera prioritario el Proyecto del Corredor Ferroviario Bioceánico Central”, 3 de noviembre [en línea] <https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/v/14428/3/secretaria/parlasur-considera-prioritario-el-proyecto-del-corredor-ferroviario-bioceanico-central.html>.
- PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo) (2021), *International Good Practice Principles for Sustainable Infrastructure*, Nairobi.
- Pérez Martínez, P. y A. Monzón de Cáceres (2008), “Consumo de energía por el transporte en España y tendencias de emisión”, *Observatorio Medioambiental*, vol. 11, Universidad Politécnica de Madrid.
- Rodríguez Laconich, M. y J. Lupano (2021), “Informe nacional de conectividad del Paraguay, 2020”, *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2021/217), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Sánchez, B. (2023), “El elevado costo de la sequía en el Canal de Panamá y su impacto en la industria logística mundial”, *Revista InformaBTL*, 30 de agosto [en línea] <https://www.informabtl.com/el-elevado-coste-de-la-sequia-en-el-canal-de-panama-y-su-impacto-en-la-industria-logistica-mundial/>.
- Sánchez, R. y otros (2017), “Inversiones en infraestructura en América Latina: tendencias, brechas y oportunidades”, *serie Recursos Naturales e Infraestructura*, N° 187 (LC/TS.2017/132), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Sanguinetti, P. y otros (2021), *RED 2021. Caminos para la integración: facilitación del comercio, infraestructura y cadenas globales de valor*, Caracas, Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF).
- Schwab, K. (ed.) (2019), *The Global Competitiveness Report 2019*, Ginebra, Foro Económico Mundial.
- Sorescu, S. y C. Bollig (2022), “Trade facilitation reforms worldwide: state of play in 2022”, *OECD Trade Policy Paper*, N° 263, París, Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE).
- STP (Secretaría Técnica de Planificación del Desarrollo Económico y Social del Paraguay) (2022), “Inauguran primer tramo del Corredor Bioceánico en el Chaco paraguayo”, 25 de febrero [en línea] <https://www.stp.gov.py/v1/inauguran-primer-tramo-del-corredor-bioceanico-en-el-chaco-paraguayo/>.
- Temer, L., E. Muraro y J. C. Paz (2023), “Perfil de conectividad fluvial para Sudamérica”, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en prensa.
- Veiga, L. y otros (2022), “Estudio de factibilidad y brecha para promover la interoperabilidad de las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior de los países del Mercosur y Alianza del Pacífico”, *Nota Técnica*, N° IDB-TN-02448, Washington, D.C., Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- Vergara, W., J. Fenhann y M. Schletz (2015), “Zero carbon Latin America - A pathway for net decarbonisation of the regional economy by mid-century”, *Vision Paper*, Asociación PNUMA-DTU.
- Viscidi, L. y R. O’Connor (2017), “La energía del transporte: un enfoque en el transporte urbano en América Latina”, *Energy and Transportation in the Atlantic Basin*, P. Isbell y E. Álvarez Pelegrý (eds.), Washington, D.C., Center for Transatlantic Relations, Universidad Johns Hopkins.

Anexo III.A1

Cuadro III.A1.1

Preguntas incluidas en la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible de 2023 y correspondencia con los artículos del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio

Grupo y categoría		Número de la pregunta y medida a la que se refiere	Artículo equivalente del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio	
Medidas generales de facilitación del comercio	Transparencia	2 Publicación de las regulaciones sobre comercio exterior en Internet	1.1 y 1.2	
		3 Consulta a las partes interesadas sobre nuevos proyectos de regulaciones comerciales antes de su finalización	2.2	
		4 Publicación o notificación de las nuevas regulaciones comerciales antes de su entrada en vigor	2.1	
		5 Resoluciones anticipadas sobre clasificación arancelaria y origen	3	
		9 Procedimientos de recurso o revisión de las decisiones de aduanas y otras agencias fronterizas de control	4	
	Formalidades	6 Uso de la gestión de riesgo para decidir si un envío será inspeccionado físicamente	7.4	
		7 Tramitación previa a la llegada de las mercancías	7.1	
		8 Auditoría posterior al despacho aduanero	7.5	
		10 Separación entre el levante y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas	7.3	
		11 Establecimiento y publicación de los plazos medios de levante	7.6	
		12 Facilidades para operadores autorizados	7.7	
		13 Facilidades para envíos urgentes	7.8	
		14 Aceptación de copias impresas o electrónicas	10.2.1	
		Arreglos institucionales y cooperación	1 Establecimiento de un comité nacional de facilitación del comercio (CNFC) o similar	23
	31 Cooperación entre los organismos que intervienen en la frontera		8	
	32 Los demás organismos gubernamentales delegan sus respectivos controles fronterizos a las autoridades aduaneras			
	33 Alineación de los días y horarios de trabajo con los países vecinos en los puestos fronterizos		8.2(a)	
	34 Alineación de los procedimientos y formalidades con los países vecinos en los puestos fronterizos		8.2(b)	
	Facilitación del tránsito	35 Acuerdos de facilitación del tránsito con los países fronterizos		
		36 Limitación de las inspecciones físicas de las mercancías en tránsito y uso de la gestión de riesgo	10.5	
		37 Presentación y tramitación anticipadas de los documentos y datos relativos al tránsito antes de la llegada de las mercancías	11.9	
		38 Cooperación entre las agencias fronterizas de los países involucrados en el tránsito	11.16	
	Medidas de digitalización	Comercio sin papel	15 Sistema aduanero automatizado	
			16 Conexión a Internet disponible para todas las aduanas y otras agencias de control del comercio en los puestos fronterizos	
17 Existencia de una ventanilla única electrónica de comercio exterior			10.4	
18 Envío electrónico de declaraciones aduaneras				
19 Solicitud y emisión electrónica de licencias y permisos				
20 Envío electrónico de manifiestos de carga marítima				
21 Envío electrónico de manifiestos de carga aérea				
22 Solicitud y emisión electrónica de certificados de origen				
23 Pago electrónico de aranceles, impuestos, tasas y cargas	7.2			
24 Solicitud electrónica de reembolsos aduaneros				

Grupo y categoría		Número de la pregunta y medida a la que se refiere	Artículo equivalente del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio
Medidas de digitalización	Comercio transfronterizo sin papel	25 Existencia de un marco legal que facilite la realización de transacciones electrónicas transfronterizas (por ejemplo, ley de firma electrónica)	
		26 Entidades certificadoras reconocidas pueden emitir certificados digitales a los comerciantes para realizar transacciones electrónicas	
		27 Intercambio electrónico de declaraciones aduaneras con otros países	
		28 Intercambio electrónico de certificados de origen con otros países	
		29 Intercambio electrónico de certificados zoosanitarios o fitosanitarios con otros países	
		30 Los exportadores pueden recibir el pago de una carta de crédito documentaria sobre la base de documentos electrónicos	
Facilitación del comercio sostenible	Facilitación del comercio y pymes	39 Se han adoptado medidas de facilitación del comercio para un acceso fácil y asequible de las pymes a información relacionada con el comercio	
		40 Se han adoptado medidas específicas que permitan a las pymes beneficiarse del mecanismo de operador económico autorizado	
		41 Se han adoptado medidas para facilitar el acceso de las pymes a la ventanilla única electrónica de comercio exterior	
		42 Se han adoptado medidas para garantizar que las pymes estén bien representadas en el CNFC	
		43 Se han adoptado otras medidas que reduzcan los costos para las pymes de cumplir con los procedimientos comerciales	
	Facilitación del comercio agrícola	44 Existen instalaciones de laboratorio y pruebas para certificar el cumplimiento de las normas sanitarias y fitosanitarias de los principales socios comerciales del país	
		45 Existen normas y organismos de acreditación nacionales para facilitar el cumplimiento de las normas sanitarias y fitosanitarias	
		46 Solicitud y emisión electrónicas de certificados zoosanitarios y fitosanitarios	
		47 Trato especial a las mercancías perecederas	7.9
	Facilitación del comercio y mujeres	48 La política/estrategia de facilitación del comercio existente incorpora un apoyo especial para aumentar la participación de las mujeres en el comercio	
49 El gobierno ha introducido medidas de facilitación del comercio focalizadas específicamente en las mujeres involucradas en el comercio			
50 Representación femenina en el CNFC			
Otras medidas de facilitación del comercio	Facilitación del comercio y financiamiento del comercio	51 La ventanilla única electrónica de comercio exterior facilita el acceso al financiamiento para el comercio	
		52 Las autoridades aduaneras u otras autoridades reguladoras participan en proyectos piloto de cadena de bloques relativos al financiamiento del comercio	
		53 Existencia de una amplia variedad de servicios de financiamiento del comercio	
	Facilitación del comercio en tiempos de crisis y pandemia	54 El gobierno ha asignado a un organismo la implementación y administración de medidas de facilitación del comercio en tiempos de crisis y emergencias	
		55 El gobierno publica en línea las medidas de emergencia para la facilitación del comercio	
		56 Las agencias fronterizas de su país coordinan medidas de facilitación del comercio de emergencia con otros países u organizaciones regionales	
		57 Su gobierno ha implementado medidas adicionales para facilitar el comercio sin papeles en tiempos de crisis y emergencias	
		58 Su país está preparado con medidas adecuadas de facilitación del comercio para aumentar la resiliencia y protegerse de crisis futuras	
	Facilitación del comercio electrónico	59 Se han implementado medidas de facilitación del comercio para facilitar el comercio electrónico transfronterizo	7.8.2(d)
	Facilitación del comercio y protección de la vida silvestre	60 Es posible solicitar, emitir e intercambiar electrónicamente permisos o certificados en virtud de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES) ^a	

Fuente: Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, 2023.

^a Véase [en línea] <https://cites.org/esp/disc/what.php>.

Anexo III.A2

Principales categorías de medidas incluidas en la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible

1. Transparencia

Esta categoría incluye la publicación en Internet de leyes, reglamentos, circulares y otras regulaciones, la consulta al sector privado durante la preparación de nuevas regulaciones, la publicación de dichas regulaciones antes de su entrada en vigor, la emisión de resoluciones anticipadas y la implementación de procedimientos de recurso o revisión de las decisiones de las aduanas.

Una resolución anticipada es una decisión escrita y vinculante emitida por la aduana de un país importador, a pedido de una parte interesada (generalmente un importador o exportador), antes de la llegada de la mercancía a la que se refiere la solicitud. Esta resolución establece el tratamiento que se dará a la mercancía al arribar al país en lo relativo, como mínimo, a su clasificación arancelaria y origen. Otros aspectos que pueden incluirse son: el método a emplear para determinar el valor aduanero de la mercancía y el tratamiento arancelario aplicable. En el artículo 3 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio se estipula que los miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC) deben publicar como mínimo los requisitos para presentar una solicitud de resolución anticipada, el plazo en que esta se emitirá y su período de validez.

El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio también dispone en el artículo 4 que los miembros de la OMC deben garantizar el derecho de una persona que ha sido objeto de una decisión administrativa de la aduana a solicitar su revisión y eventual rectificación, ya sea ante una autoridad administrativa superior, una instancia judicial o ambas. Se alienta a los miembros de la OMC a hacer aplicable este artículo a las decisiones administrativas emitidas por otros organismos de control fronterizo, como, por ejemplo, los servicios de protección animal y vegetal.

2. Formalidades

Esta categoría comprende las siguientes medidas, contenidas principalmente en el artículo 7 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio:

- **Tramitación previa a la llegada.** Permite presentar la documentación relativa a la importación y otra información necesaria para el levante de las mercancías importadas antes de su llegada, con la finalidad de agilizar el levante.
- **Gestión de riesgo.** Se refiere a los métodos o prácticas que usan las aduanas para determinar qué transacciones u operadores de importación, exportación o tránsito estarán sujetos a control (por ejemplo, inspecciones físicas) y el tipo y grado de control a aplicar. El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio fomenta que los países concentren el control aduanero en los envíos de alto riesgo y aceleren el levante de los de bajo riesgo, a través de criterios de selección adecuados.
- **Separación entre el levante y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas.** Permite el levante de las mercancías antes de la determinación definitiva de esos pagos, siempre que se hayan cumplido las demás prescripciones reglamentarias. Las autoridades aduaneras pueden exigir para ello una garantía en forma de fianza, depósito u otro medio.

- **Auditoría posterior al despacho de aduana.** Con miras a agilizar el levante de las mercancías, las autoridades verificarán el cumplimiento de las leyes y reglamentos aduaneros y conexos mediante el examen de los libros y registros de los comerciantes después del despacho de aduana.
- **Establecimiento y publicación de los plazos medios de levante de las mercancías.** Se promueve que las aduanas calculen y publiquen periódicamente información sobre dichos plazos.
- **Medidas de facilitación del comercio para los operadores autorizados.** Se refiere al otorgamiento de ciertas ventajas a empresas certificadas por las aduanas como operadores autorizados. Las ventajas ofrecidas pueden incluir, entre otras, menores requisitos de documentación o de inspección física y el pago diferido de derechos aduaneros, impuestos, tasas y cargas. Los criterios para acceder a la certificación de operador autorizado incluyen un historial adecuado de cumplimiento de las leyes y reglamentos aduaneros, solvencia financiera y seguridad de la cadena de suministro.
- **Envíos urgentes.** Se establecen diversas medidas orientadas a agilizar el despacho de los documentos y mercancías importados por operadores de servicios de entrega urgente, incluida la posibilidad de eximir del pago de aranceles a los envíos cuyo valor se sitúe por debajo de un umbral *de minimis* determinado por el país importador.
- **Mercancías perecederas.** Se refiere a agilizar el despacho de este tipo de mercancías, por ejemplo, dándoles prioridad al programar las inspecciones.
- **Aceptación de copias.** Se refiere a que las aduanas y otros organismos acepten copias impresas o electrónicas de los documentos exigidos para la importación, exportación o tránsito.

3. Arreglos institucionales y cooperación

Esta categoría incluye la creación de comités nacionales de facilitación del comercio y la cooperación —tanto nacional como internacional— entre los organismos encargados de los controles en frontera (artículos 8, 12 y 23 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio). Un ejemplo de cooperación nacional es la coordinación entre el servicio de aduanas y el servicio de protección animal y vegetal para realizar simultáneamente la inspección física de un embarque. Por su parte, la coordinación entre países que comparten fronteras para alinear los días y horarios de trabajo, así como las formalidades de sus puestos fronterizos, es un ejemplo de cooperación internacional.

4. Comercio sin papel

Las medidas incluidas en esta categoría buscan facilitar el flujo de documentación y agilizar los procedimientos comerciales mediante el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) (artículos 7 y 10 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio). Se incluyen medidas como el uso de ventanillas únicas electrónicas de comercio exterior, el pago electrónico de aranceles u otras cargas relacionadas y la solicitud, emisión e intercambio transfronterizo de documentos (declaraciones aduaneras, certificados zoosanitarios y fitosanitarios, licencias de importación, autorizaciones ambientales y certificados de origen, entre otros). El comercio sin papel tiene una dimensión interna y otra transfronteriza. La primera se refiere al uso de medios electrónicos para agilizar los trámites que los operadores deben realizar ante las autoridades de su propio país, como el pago de aranceles o la obtención de diversos documentos. Por su parte, la dimensión transfronteriza se vincula a la posibilidad de que los operadores comerciales y autoridades de dos o más países que participan en una transacción comercial intercambien documentación digitalmente.

El soporte básico del comercio sin papel es la ventanilla única electrónica de comercio exterior. Esta permite a las partes que intervienen en el comercio y el transporte presentar en un solo punto de

entrada la información y los documentos necesarios para satisfacer todos los requisitos regulatorios relacionados con la importación, la exportación y el tránsito. La información suministrada se debe presentar una sola vez, por medios electrónicos (CEPE, 2020). La implementación de la ventanilla única electrónica de comercio exterior tiene múltiples beneficios. Entre estos se destacan reducir el tiempo y el costo asociados a los trámites y hacer más eficiente, coordinada y transparente la gestión de los organismos públicos involucrados. Otros beneficios son el menor espacio para la corrupción (al minimizarse las interacciones presenciales) y la reducción del uso de papel.

5. Facilitación del tránsito

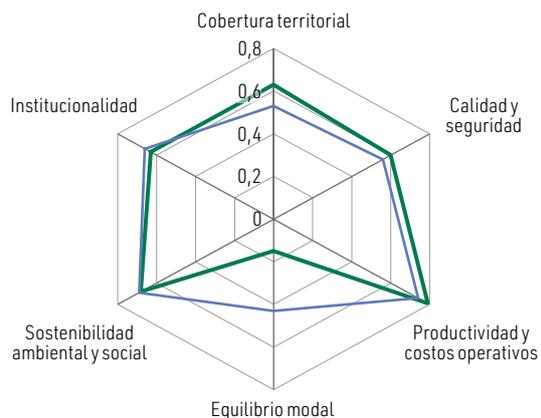
Las medidas incluidas en esta categoría se orientan a agilizar la circulación de mercancías en tránsito por el territorio de un país con destino final en otro (artículo 11 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio). Entre ellas, se cuentan la provisión de infraestructuras físicamente separadas (por ejemplo, muelles de atraque) para el tráfico en tránsito, la presentación y tramitación de los documentos y datos relativos al tránsito antes de la llegada de las mercancías, y la no aplicación de reglamentos técnicos a las mercancías en tránsito.

Anexo III.A3

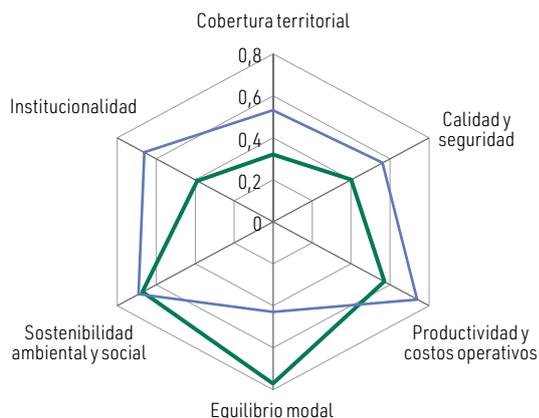
Gráfico III.A3.1

América Latina (11 países): resultados del sistema de indicadores del transporte terrestre, 2020
(Índice entre 0 y 1)

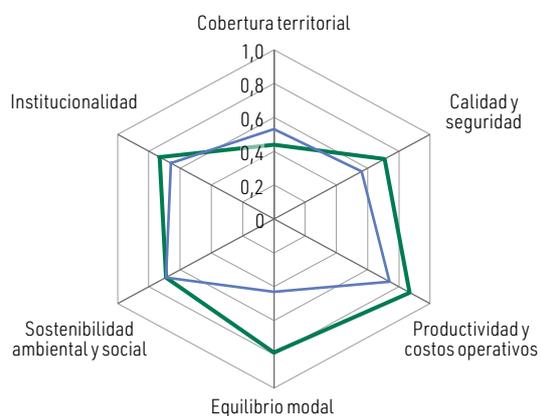
A. Argentina



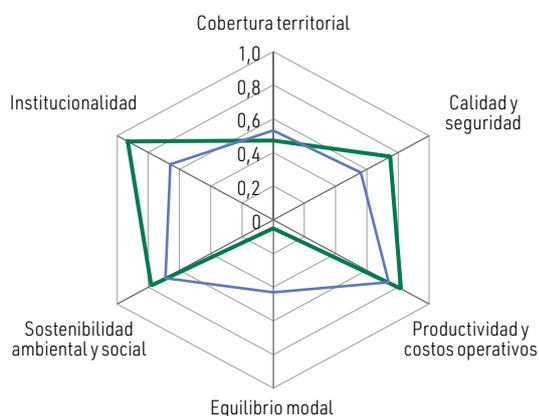
B. Bolivia (Estado Plurinacional de)



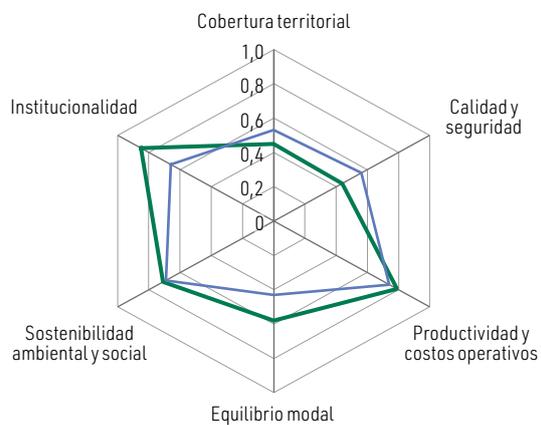
C. Brasil



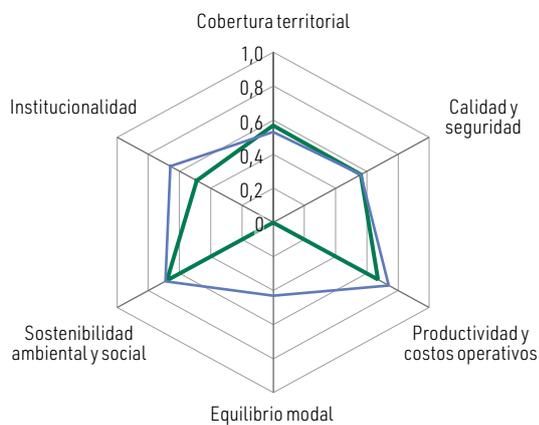
D. Chile



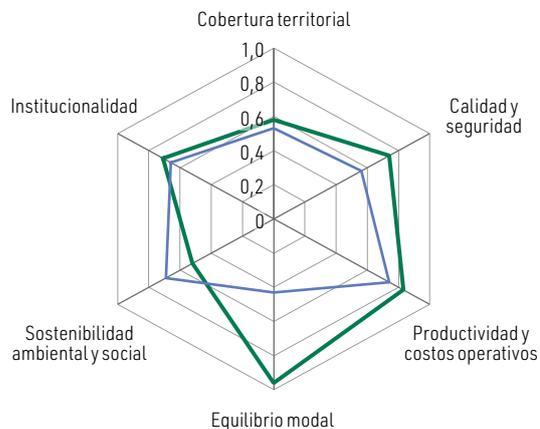
E. Colombia



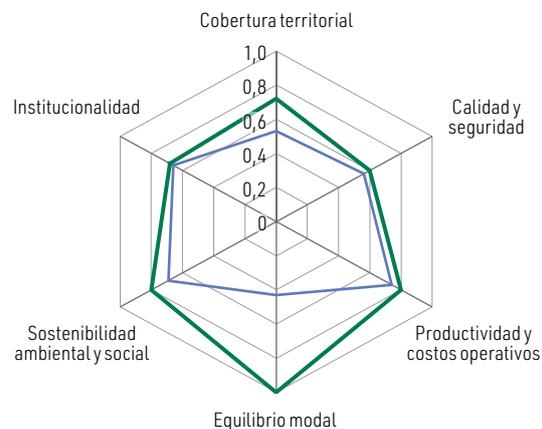
F. Ecuador



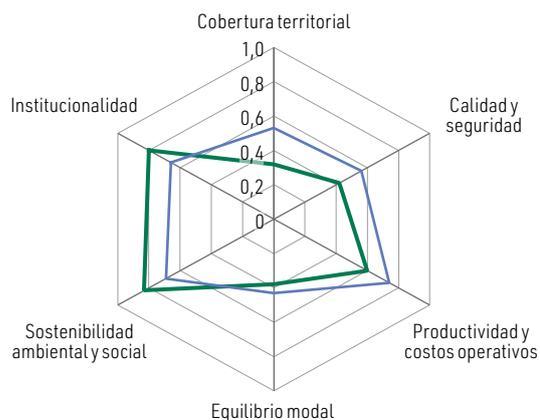
G. México



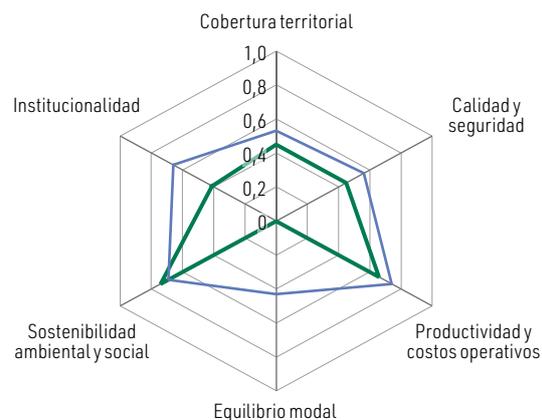
H. Panamá



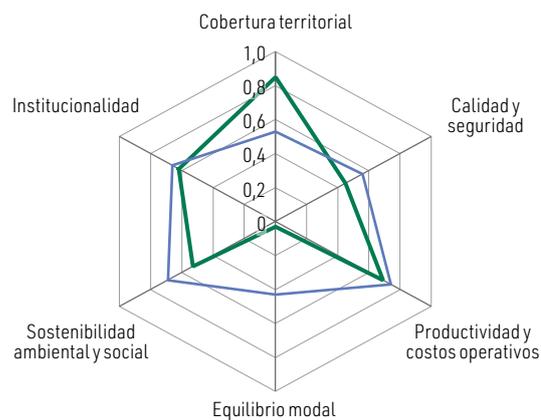
I. Paraguay



J. Perú



K. Uruguay



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de AC&A/Cenit, *Análisis de inversiones en el sector transporte terrestre interurbano latinoamericano a 2040*, Caracas, Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF), 2020.

Nota: La línea azul corresponde al promedio regional.

Anexo III.A4

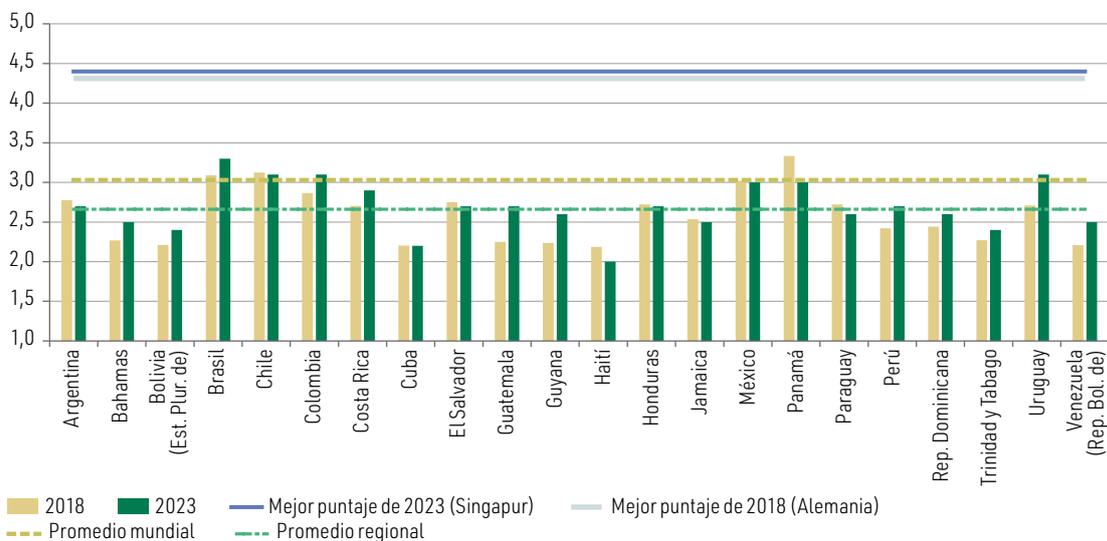
América Latina y el Caribe: resultados en el índice de desempeño logístico 2023

Componente: Calidad y competencia de los servicios logísticos. Mide la calidad de los servicios logísticos, como la disponibilidad y competencia de los proveedores, la calidad y el costo de servicios como almacenamiento, manipulación y servicios de valor agregado, y el uso de tecnología e innovación para mejorar el desempeño logístico. En este componente, los países de la región obtuvieron puntajes que fluctuaron entre 2,0 y 3,3, y se ubicaron en las posiciones 51 y 135 de un total de 139 participantes. El promedio de América Latina y el Caribe también se ubicó por debajo del promedio mundial (2,7 y 3,0, respectivamente). Como se observa en el gráfico III.A4.1, el Brasil (3,3), Chile (3,1), Colombia (3,1) y el Uruguay (3,1) superaron el promedio mundial, mientras que Bolivia (Estado Plurinacional de) (2,4), Cuba (2,2) y Haití (2,0) fueron los países con peor desempeño en la región.

Gráfico III.A4.1

América Latina y el Caribe (22 países): calidad y competencia de los servicios logísticos del índice de desempeño logístico, 2018 y 2023

(1: Muy baja a 5: Muy alta)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de J.-F. Arvis y otros, *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy*, Washington, D.C., Banco Mundial, 2018, y J.-F. Arvis y otros, *Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in the Global Economy*, Washington, D.C., Banco Mundial, 2023.

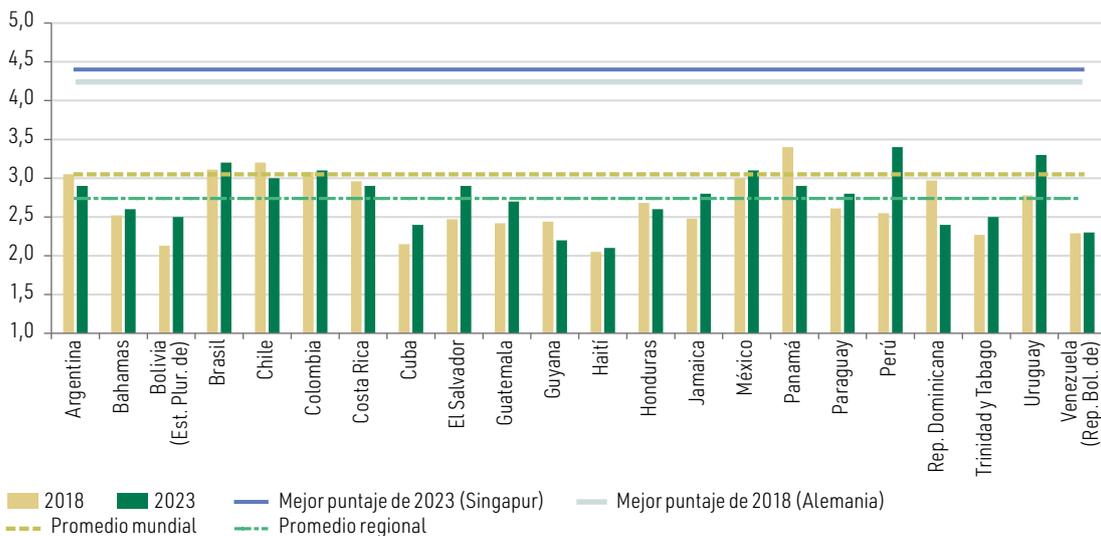
Nota: Los promedios mundiales y regionales corresponden al 2023.

Componente: Capacidad de seguimiento y localización de los envíos. Considera la disponibilidad y la calidad de los sistemas de tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) utilizados para rastrear envíos, la confiabilidad y precisión de los datos de seguimiento, así como la puntualidad y exhaustividad de la información relacionada con las entregas. Los países de la región obtuvieron puntajes que fluctuaron entre 2,1 y 3,4, y se ubicaron en las posiciones 51 y 135 de un total de 139 participantes. El promedio de América Latina y el Caribe se sitúa en 2,7 en 2023, por debajo del promedio mundial (3,1). Como se observa en el gráfico III.A4.2, se destaca el desempeño del Perú, país que alcanzó un puntaje de 3,4 y superó el promedio mundial. También el Brasil (3,2) y el Uruguay (3,3) mejoraron su desempeño entre 2018 y 2023, superando el promedio mundial. Haití continúa muy por debajo del resto de los países de la región, con un puntaje de 2,1.

Gráfico III.A4.2

América Latina y el Caribe (22 países): capacidad de seguimiento y localización de los envíos del índice de desempeño logístico, 2018 y 2023

(1: Muy baja a 5: Muy alta)



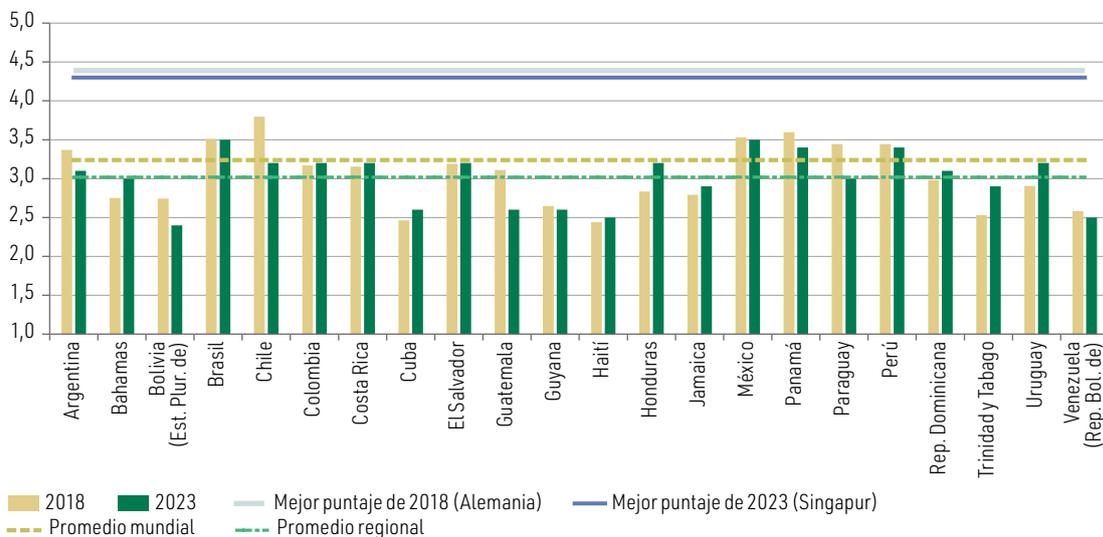
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de J.-F. Arvis y otros, *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy*, Washington, D.C., Banco Mundial, 2018, y J.-F. Arvis y otros, *Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in the Global Economy*, Washington, D.C., Banco Mundial, 2023.

Nota: Los promedios mundiales y regionales corresponden al 2023.

Componente: Puntualidad de los envíos. Mide el tiempo promedio y la variabilidad de los tiempos de entrega a los destinatarios, la incidencia de retrasos e interrupciones, así como la capacidad de respuesta y confiabilidad de los proveedores de servicios logísticos para administrar los horarios de entrega. En este componente, los países de la región obtuvieron puntajes que fluctuaron entre 2,4 y 3,5, y se ubicaron en las posiciones 51 y 135 de un total de 139 participantes. En el gráfico III.A4.3 se aprecian resultados mixtos en el desempeño de los países para este indicador en 2023. Destacan la caída del desempeño entre 2018 y el 2023 de Chile, Colombia y Panamá, mientras que las Bahamas, Honduras, Trinidad y Tabago y el Uruguay mostraron notables aumentos. Honduras y el Uruguay incluso superaron el promedio mundial (3,2).

Gráfico III.A4.3

América Latina y el Caribe (22 países): puntualidad de los envíos del índice de desempeño logístico, 2018 y 2023
(1: Muy baja a 5: Muy alta)



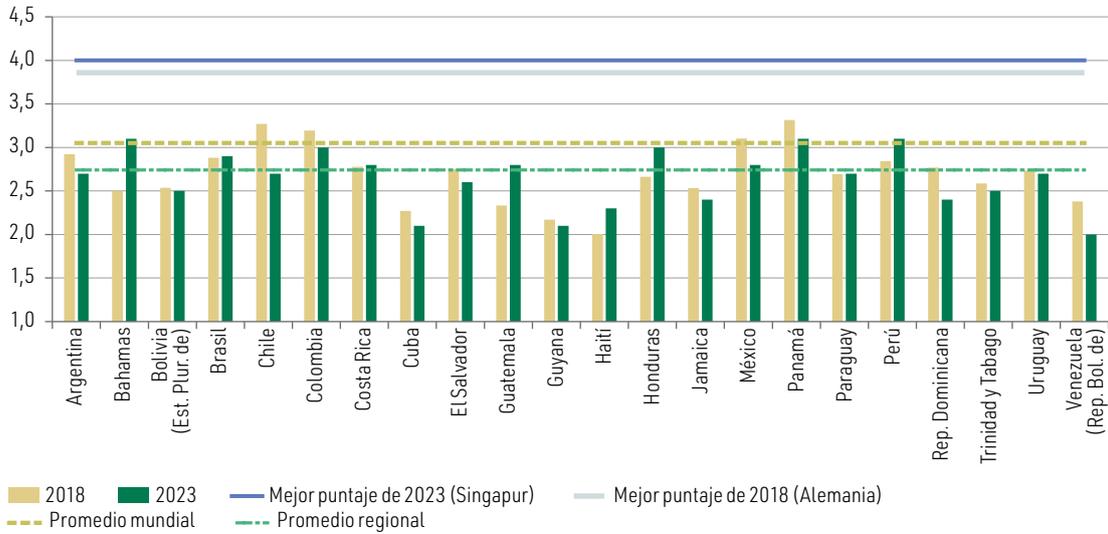
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de J.-F. Arvis y otros, *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy*, Washington, D.C., Banco Mundial, 2018, y J.-F. Arvis y otros, *Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in the Global Economy*, Washington, D.C., Banco Mundial, 2023.

Nota: Los promedios mundiales y regionales corresponden a 2023.

Componente: Disponibilidad de envíos internacionales a precios competitivos. Este componente mide la facilidad de arreglar envíos internacionales, sobre la base de elementos como la disponibilidad y confiabilidad de servicios de transporte, la calidad y eficiencia de la documentación y el cumplimiento normativo, y el costo y la rapidez de los envíos. Los países de la región obtuvieron puntajes que fluctuaron entre 2,0 y 3,1, y se ubicaron en las posiciones 51 y 135 de un total de 139 participantes. El promedio de América Latina y el Caribe (2,7) se situó, como en todos los componentes expuestos previamente, por debajo del promedio mundial (3,0). Como se observa en el gráfico III.A4.4, este componente muestra resultados mixtos. Se destaca la mejora de las Bahamas, Honduras y el Perú, que no solo superaron el promedio regional sino también el mundial. Por otra parte, Chile, Colombia, México y Panamá mostraron caídas, y Chile y México incluso se alejaron del promedio mundial.

Gráfico III.A4.4

América Latina y el Caribe (22 países): disponibilidad de envíos internacionales a precios competitivos del índice de desempeño logístico, 2018 y 2023
(1: Muy baja a 5: Muy alta)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de J.-F. Arvis y otros, *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy*, Washington, D.C., Banco Mundial, 2018, y J.-F. Arvis y otros, *Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in the Global Economy*, Washington, D.C., Banco Mundial, 2023.

Nota: Los promedios mundiales y regionales corresponden a 2023.

Publicaciones recientes de la CEPAL

ECLAC recent publications

www.cepal.org/publicaciones

Informes Anuales/*Annual Reports*

También disponibles para años anteriores/*Issues for previous years also available*



Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe 2023
International Trade Outlook for Latin America and the Caribbean 2023



Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2023
Economic Survey of Latin America and the Caribbean 2023



La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe 2023
Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean 2023



Balance Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe 2022
Preliminary Overview of the Economies of Latin America and the Caribbean 2022



Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe 2022
Statistical Yearbook for Latin America and the Caribbean 2022



Panorama Social de América Latina y el Caribe 2022
Social Panorama of Latin America and the Caribbean 2022

El Pensamiento de la CEPAL/ECLAC Thinking

Hacia la transformación del modelo de desarrollo en América Latina y el Caribe: producción, inclusión y sostenibilidad

Towards transformation of the development model in Latin America and the Caribbean: Production, inclusion and sustainability

Construir un nuevo futuro: una recuperación transformadora con igualdad y sostenibilidad

Building a New Future: Transformative Recovery with Equality and Sustainability

La ineficiencia de la desigualdad

The Inefficiency of Inequality



Libros y Documentos Institucionales/Institutional Books and Documents

Población, desarrollo y derechos en América Latina y el Caribe: propuesta de segundo informe regional sobre la implementación del Consenso de Montevideo sobre Población y Desarrollo

Population, Development and Rights in Latin America and the Caribbean: draft second regional report on the implementation of the Montevideo Consensus on Population and Development

Prospectiva para el desarrollo: aportes para una gobernanza territorial con mirada de futuro

Foresight for Development: contributions to Forward-looking Territorial Governance

Informe de actividades de la Comisión, 2022

Report on the activities of the Commission, 2022



Libros de la CEPAL/ECLAC Books

La tragedia ambiental de América Latina y el Caribe

La emergencia del cambio climático en América Latina y el Caribe: ¿seguimos esperando la catástrofe o pasamos a la acción?

The climate emergency in Latin America and the Caribbean: The path ahead – resignation or action?

Los sistemas de pensiones en la encrucijada: desafíos para la sostenibilidad en América Latina



Páginas Selectas de la CEPAL/ECLAC Select Pages

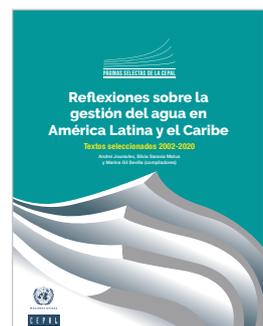
Reflexiones sobre la gestión del agua en América Latina y el Caribe.

Textos seleccionados 2002-2020

Las dimensiones del envejecimiento y los derechos de las personas mayores en América Latina y el Caribe. Textos seleccionados 2009-2020

Protección social universal en América Latina y el Caribe.

Textos seleccionados 2006-2019



Revista CEPAL/CEPAL Review



Series de la CEPAL/ECLAC Series



Notas de Población



**Observatorio Demográfico
Demographic Observatory**



**Documentos de Proyectos
Project Documents**



**Metodologías de la CEPAL
ECLAC Methodologies**



Coediciones/Co-editions



Copublicaciones/Co-publications



Suscríbase y reciba información oportuna sobre las publicaciones de la CEPAL

Subscribe to receive up-to-the-minute information on ECLAC publications



www.cepal.org/es/suscripciones

www.cepal.org/en/subscriptions



Trabajando por un futuro productivo, inclusivo y sostenible

Working for a productive, inclusive and sustainable future

www.cepal.org/publicaciones



www.instagram.com/publicacionesdelacepal



www.facebook.com/publicacionesdelacepal

Las publicaciones de la CEPAL también se pueden adquirir a través de:
ECLAC publications also available at:

shop.un.org

United Nations Publications
PO Box 960
Herndon, VA 20172
USA

Tel. (1-888)254-4286
Fax (1-800)338-4550
Contacto/Contact: publications@un.org
Pedidos/Orders: order@un.org



Vínculos humanos e intercambio comercial, elementos que han aportado históricamente al desarrollo de la región. Bajorrelieve en el caracol del edificio de la sede de la CEPAL en Santiago.

www.cepal.org

En esta edición del *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe* se examina la compleja coyuntura por la que atraviesa el comercio de la región en 2023, en un contexto marcado por la débil demanda mundial, la caída del precio de las materias primas y los crecientes vínculos entre el comercio y la geopolítica. Asimismo, se presenta un balance de las relaciones comerciales con China en las últimas décadas, que pese a su gran dinamismo mantienen inalterado su patrón de intercambio de materias primas por manufacturas. Por último, se pasa revista a los avances y desafíos de la región en materia de facilitación del comercio. Al respecto, se concluye que deben intensificarse los esfuerzos para digitalizar las formalidades comerciales, así como explorarse modalidades innovadoras de financiamiento para mejorar la infraestructura regional de transporte y logística.



Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC)
www.cepal.org

