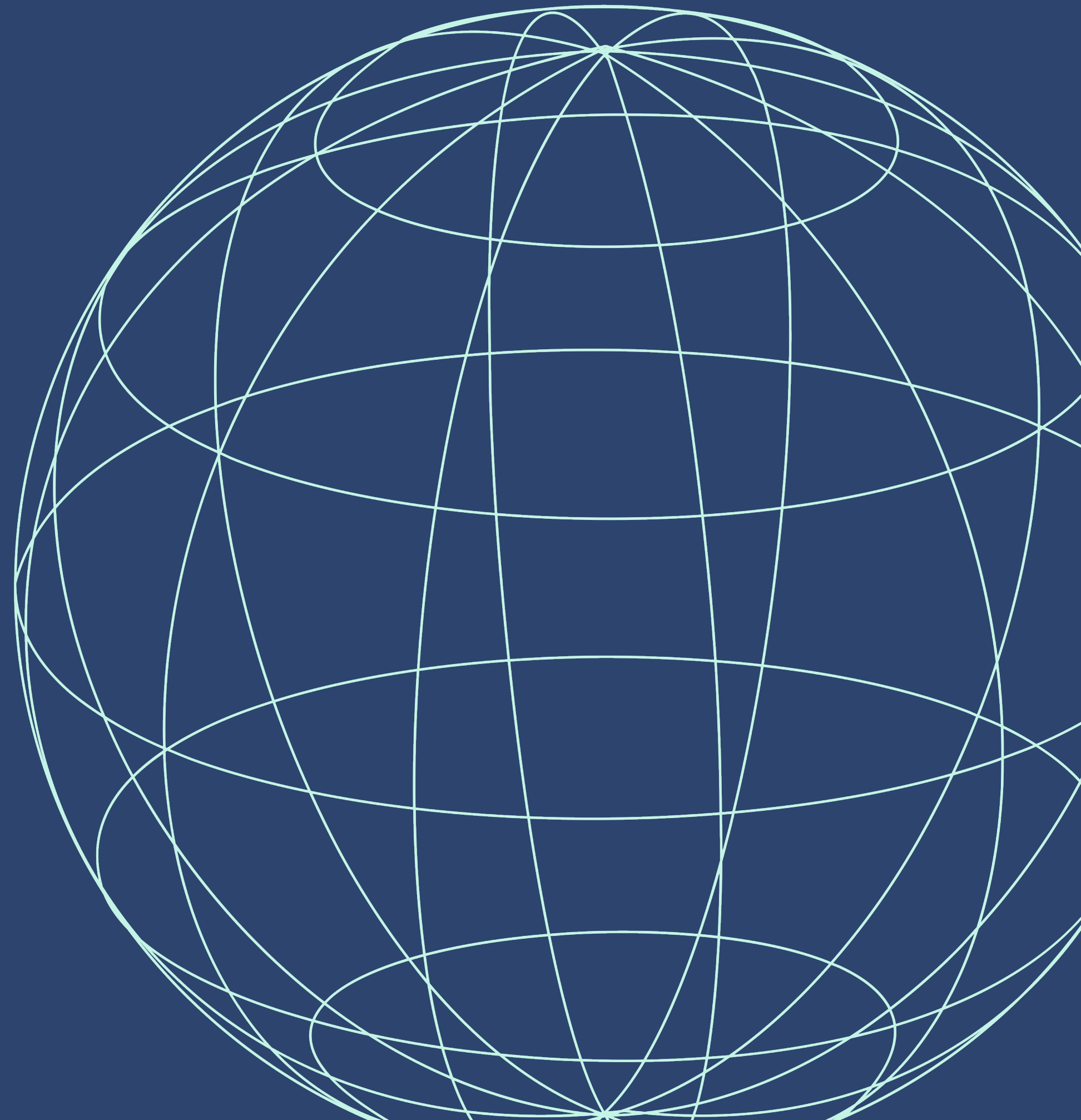


**Integración Regional,
Conectividad Física y
Cadenas Globales de
Valor**

Doctoranda Desiree García Flores
Doctorado Gestión Pública y C.E.
ICAP



Esquema

- 1 Introducción
- 2 Costos de exportar, transportar e importar
- 3 Diagnóstico sobre el comercio regional y los costos del comercio
- 4 Evolución de barreras tarifarias y no tarifarias

Esquema

5

Costos de transporte y logísticos

6

Igualdad en la integración

7

Conclusiones

Introducción

Corporación
Andina de
Fomento,
CEPAL y ONU

Año 2021

Iniciativas para la
recuperación
postpandemia
COVID 19

La importancia
de la
integración
reagional y
desafíos

Comercio internacional



Es una herramienta que tienen las economías para expandir la capacidad de producción, el tamaño del mercado y el consumo. El comercio internacional permite a los países especializarse en la producción de los bienes y servicios para los cuáles dispone de ventajas comparativas, explotando ganancias de escala y disminuyendo costos de producción

¿Cuál es el costo total de exportar, transportar e importar un medicamento nuevo de un país a otro?

1. Tarifas o impuestos en exportación e importación
2. Costos de transporte y logística local/ nacional/internacional
3. Costo de etiquetado, empaque y embalaje
4. Gestión aduanera
5. Costos de gestion portuaria y almacenamientos
6. Previsibilidad



Diagnóstico sobre el comercio regional y los costos

del comercio

1. Modelo gravitacional: Cercanía geográfica preferencias por el consumo de un bien permite reducción de costos y tiempos
2. Análisis de flujos comerciales
3. Política comercial: ventajas bajo ACR,TLC, incluyendo medidas arancelarias, no arancelarias, SPS, y de facilitación de comercio
4. Integración productiva. Valor agregado de un bien como insumo intermedio o final.
5. Comercio electrónico. Búsqueda eficiente de demanda y oferta.



Evolución de barreras tarifarias y no tarifarias



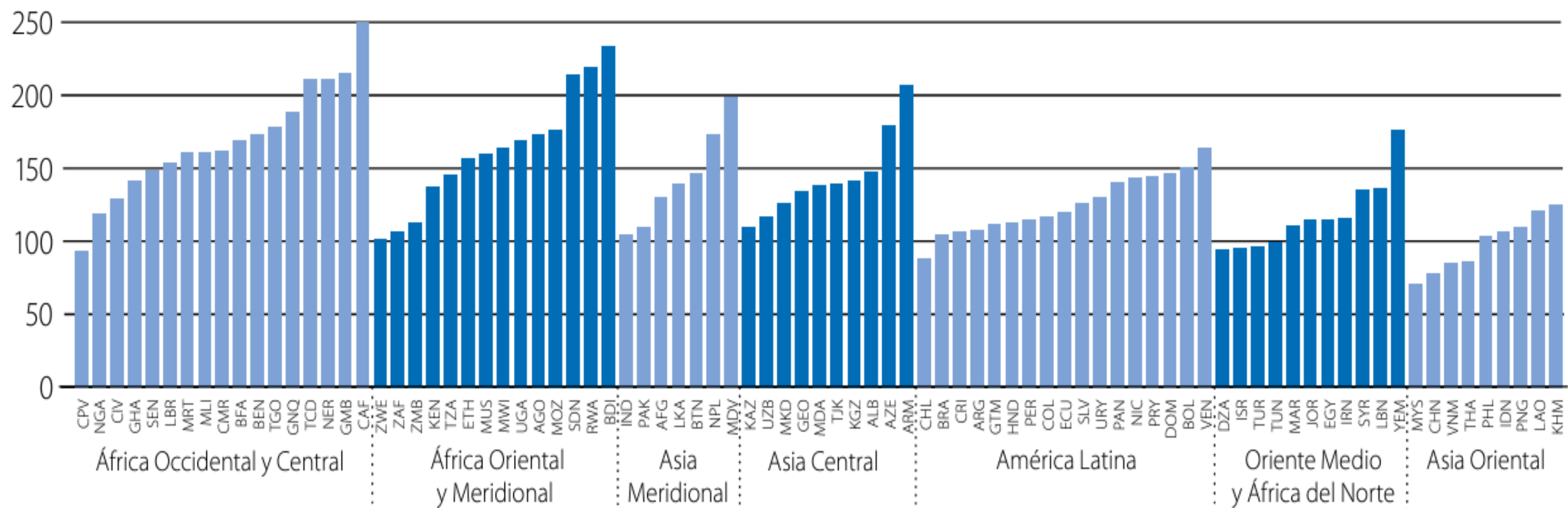
MERCOSUR: Reducción tarifas internas y con AP, aranceles elevados con TLCA, UE, ASEAN +3

AP: Tarifas bajas con todos

Centro América. Niveles intermedios a lo interno, bajas con UE y USA

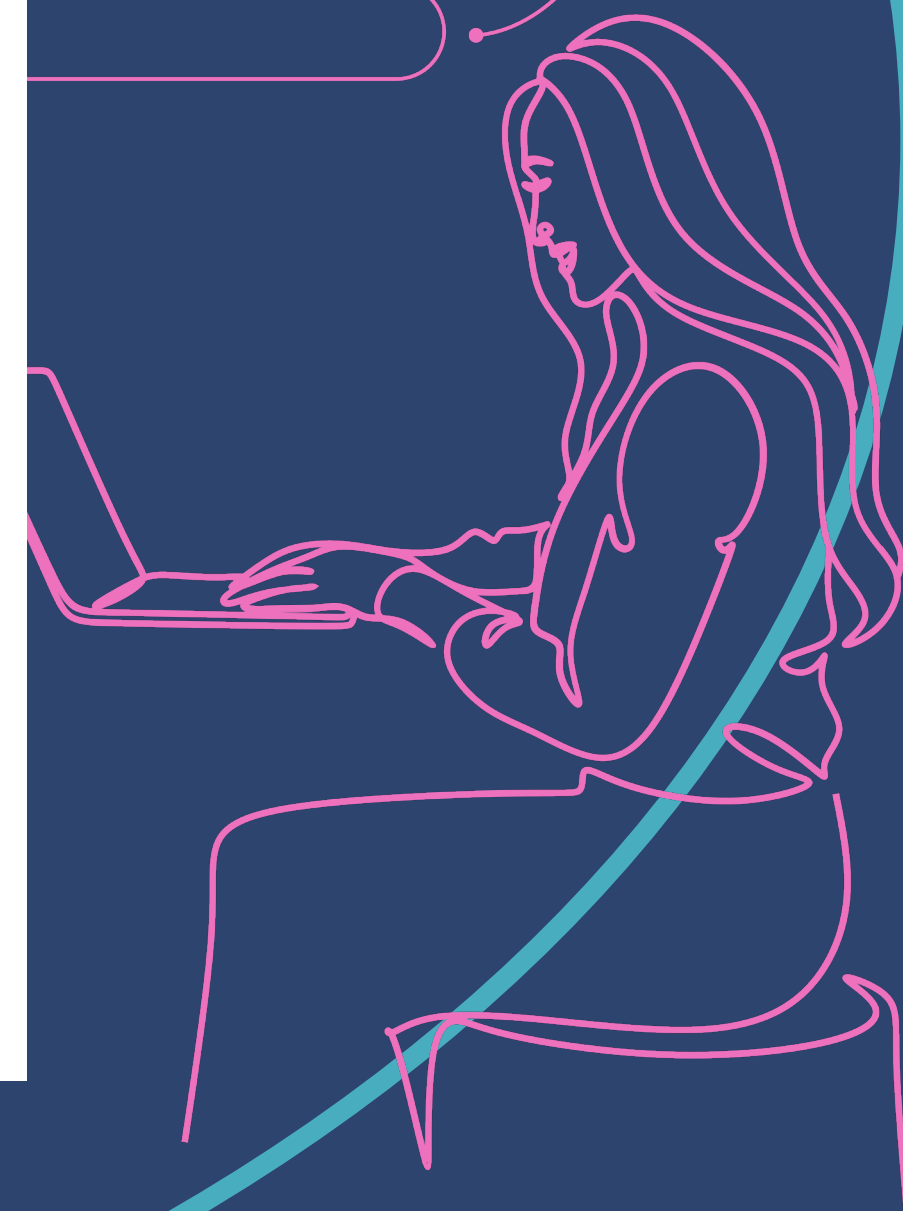
Evolución de barreras tarifarias y no tarifarias

COSTOS MEDIOS DEL COMERCIO (PONDERADOS EN FUNCIÓN DEL COMERCIO)



Nota: Las columnas muestran los equivalentes *ad valorem* de los costos del comercio calculados por Arvis *et al.* (2013) utilizando la medición de los costos del comercio propuesta en Novy (2013). Puesto que se trata de datos bilaterales, se muestran los valores ponderados en función del comercio para el año 2010.

Fuente: OCDE (2015), estimaciones basadas en la base de datos sobre los costos del comercio de la CESPAP y el Banco Mundial.



Costos de transporte y logísticos

Está vinculado a costos de transporte de los bienes.

Se puede estimar a través de valores de Libre a bordo (FOB) y costo de fletes y seguros (CIF).

Políticas de facilitación de comercial



Costos intrarregionales versus extrarregionales

Cuadro 2. Costos de transporte y seguros (medidos por márgenes CIF-FOB), año 2016

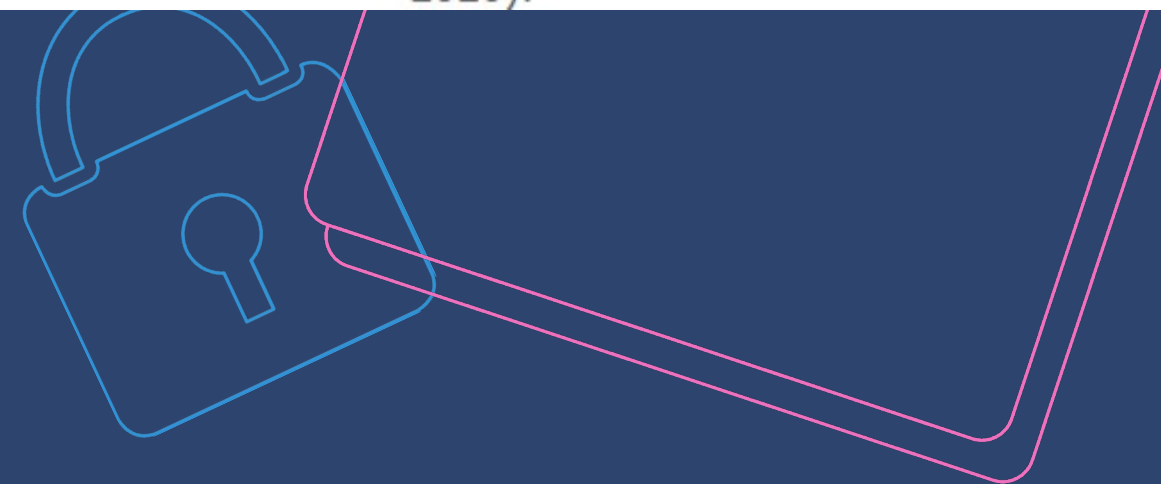
	Extrarregional	Intrarregional	Total
UE	5,4 %	3,4 %	3,9 %
TLCAN	5,4 %	1,6 %	5,4 %
Mercosur	6,5 %	4,1 %	6,4 %
Alianza Pacífico	5,5 %	5,7 %	5,5 %
América Central	5,1 %	3,1 %	4,6 %

Fuente: Elaboración propia con datos de International Transport and Insurance Costs (ITIC) (OCDE, 2020).

Cuadro 3. Costos de transporte y seguros por grandes sectores (medidos por márgenes CIF-FOB), 2016

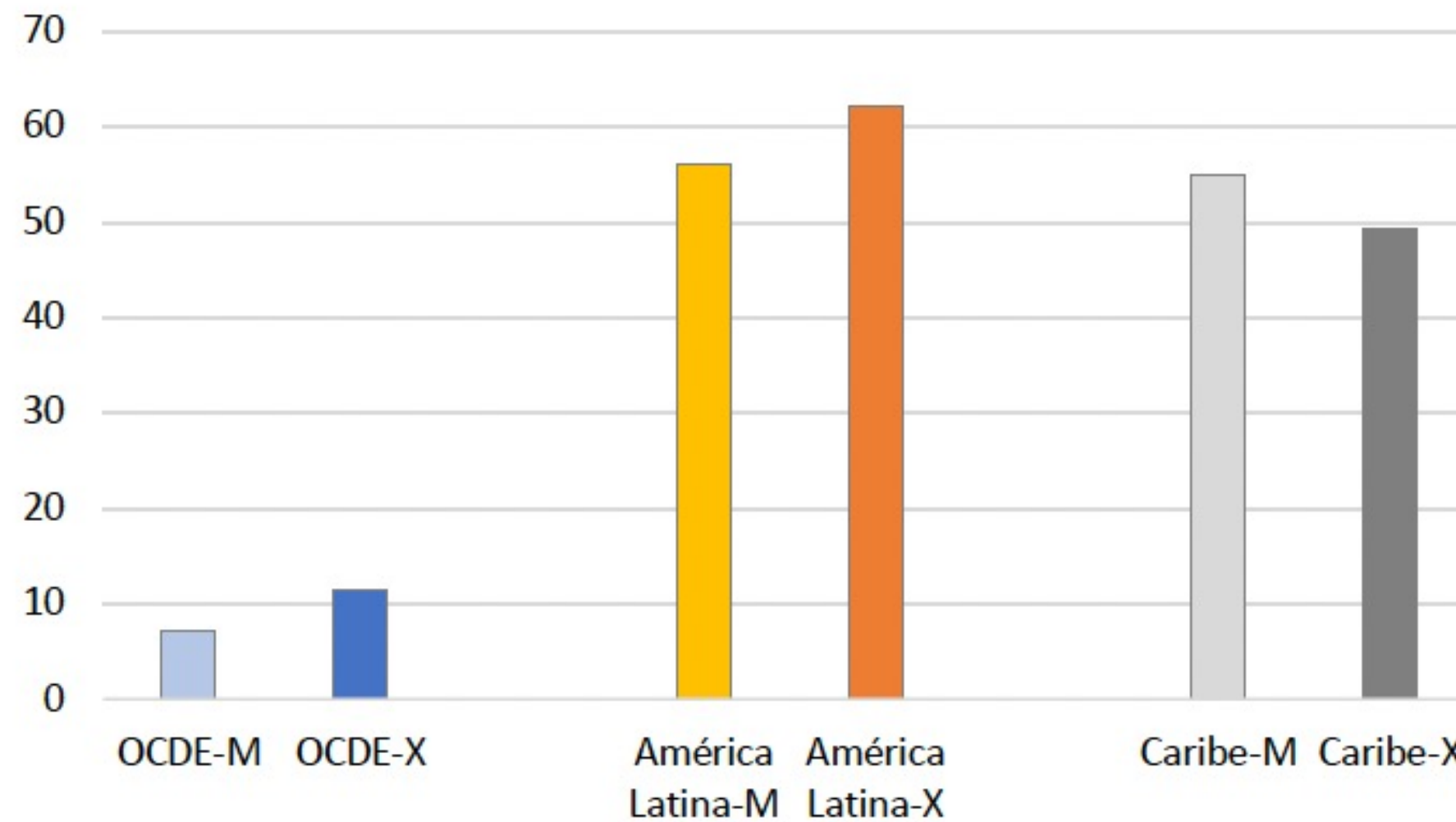
	Sector primario	Manufactura	Total
UE	3,8 %	3,9 %	3,9 %
TLCAN	6,1 %	5,4 %	5,4 %
Mercosur	6,6 %	6,3 %	6,4 %
Alianza Pacífico	6,6 %	5,3 %	5,5 %
América Central	5,6 %	4,4 %	4,6 %

Fuente: Elaboración propia con datos de International Transport and Insurance Costs (ITIC) (OCDE, 2020).

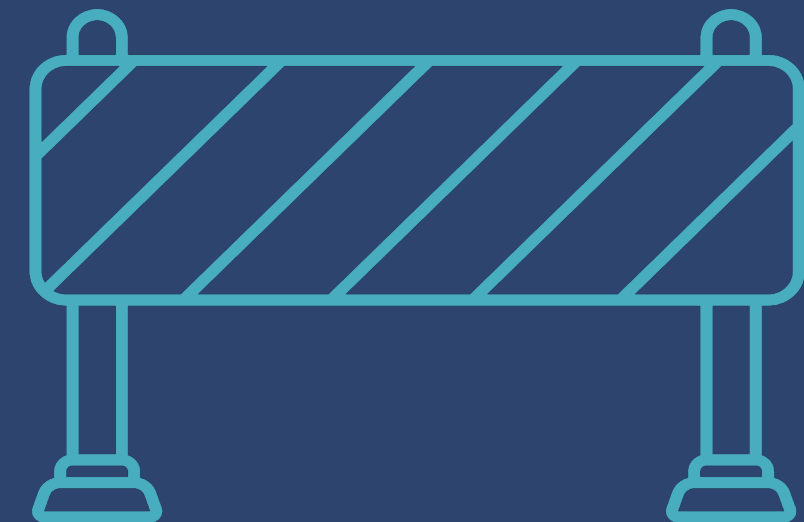


Facilitación de comercio

Gráfico 3. Tiempo de importación (M) y exportación (X) medido en horas de cumplimiento fronterizo, 2019



Fuente: Elaboración propia con datos de Doing Business (Banco Mundial, 2020a).



Facilitación de comercio Guatemala- Honduras

Tiempo promedio de
FYDUCA Gt adquiriente HN

Tiempo promedio de FYDUCA
HN adquiriente GT

PAÍS ADQUIRIENTE	PROM DE T ARRIBO _ INGRESO	PROM DE T INGRESO _ SALIDA
Honduras	00:00:07	00:00:01
Promedio general dd:hh:mm	00:00:07	00:00:01

ETIQUETAS DE FILA	PROM DE T ARRIBO _ INGRESO	PROM DE T INGRESO _ SALIDA
GT	00:00:05	00:00:01
Prom general dd:hh:mm	00:00:05	00:00:01

Infraestructura de transporte

La conectividad física es fundamental para la integración regional, ya que permite reducir los costos de transporte y mejorar la eficiencia en el comercio.



Medirlos es una tarea compleja porque incluye extensión de la red, capacidad de conectar localidades de un país, calidad, seguridad, interoperabilidad multimodalidad

Infraestructura de transporte Centroamérica 2022



**148,176 kms de
carreteras**
(primarias, secundarias,
terciarias y otras)



**256.5 km de
línea férrea**
en operación



**21 aeropuertos
internacionales**



**Más de 31 millones
de pasajeros**
por vía aérea



**Carga aérea
internacional**
**413,761 toneladas
métricas**



**1 canal
interoceánico**



**34 puertos
marítimos**
(1 puerto certificado por
Estados Unidos)



**Movimiento
portuario**
más de 13.2
millones de TEU



**19 puestos
fronterizos
terrestres**

Nota: Adaptado con información de SIECA, Trademap, DITIL y Banco Mundial.

Percepción del sector privado

¿Cuáles son las fuentes más importantes de costos del comercio para la exportación?

Opciones de respuesta	Bienes	Servicios
Procedimientos en frontera (facilitación del comercio)	83,3%	
Aranceles, derechos y otras cargas	51,4%	
Medidas no arancelarias (incluidas normas)	79,2%	
Infraestructura de transporte	80,6%	68,1%
Infraestructura de redes (TIC, electricidad, telecomunicaciones)	55,6%	77,8%
Acceso a financiación para el comercio	59,7%	
Otros	4,2%	5,6%
No reconocimiento de las cualificaciones profesionales		44,4%
Restricciones a la presencia comercial		22,2%
Restricciones a la circulación de personas físicas		44,4%
Entorno normativo deficiente en materia de servicios		44,4%
Aranceles sobre productos utilizados como insumos (computadoras para servicios de TIC)		19,4%
Bajo nivel de especialización en los sectores de servicios		43,1%

Fuente: Ejercicio de vigilancia conjunto OCDE/OMC de la Ayuda para el Comercio (2015).

Participación en cadenas globales de valor

Las cadenas globales de valor se refieren a las redes de producción que conectan a los países y empresas a nivel global.

Estas cadenas involucran una variedad de actividades, desde la extracción de materias primas hasta la producción y distribución de productos finales.

Las cadenas globales de valor son importantes para la economía global, ya que permiten la especialización y la división del trabajo entre los países y empresas.



Importancia del encadenamiento productivo



Cuadro 6. Participación del VAR y del VAE en el VAX en América Latina

	VAE/VAX	VAR/VAE	VAX (millones USD)
Uruguay	19 %	46 %	5,6
Paraguay	11 %	42 %	5,3
Ecuador	9 %	39 %	19,7
El Salvador	28 %	39 %	3,4
Bolivia	9 %	38 %	9,4
Nicaragua	21 %	37 %	1,2
Argentina	18 %	36 %	76,6
Panamá	13 %	32 %	6,8
Honduras	20 %	32 %	3,3
Chile	22 %	30 %	71,5
Guatemala	9 %	27 %	6,8
Perú	12 %	26 %	18,2
Costa Rica	15 %	22 %	11,2
Colombia	10 %	17 %	26,1
Brasil	14 %	15 %	253,1
Trinidad y Tobago	14 %	13 %	21,5
República Dominicana	11 %	13 %	6,9
Venezuela	10 %	12 %	40,6
Jamaica	24 %	12 %	1,9

Nota: VAR, abrevia valor agregado regional exportado; VAE, valor agregado extranjero exportado, y VAX, valor agregado exportado.

DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES

- La integración regional, la conectividad física y las cadenas globales de valor están estrechamente relacionadas.
- La integración regional puede impulsar la conectividad física, ya que permite la cooperación y la coordinación entre los países para mejorar la infraestructura y reducir los costos de transporte.
- La conectividad física es fundamental para la integración regional, ya que permite el flujo de bienes y servicios entre los países.



DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES

- La falta de conectividad física puede limitar la participación de los países en las cadenas globales de valor, ya que dificulta el flujo de bienes y servicios.
- Las cadenas globales de valor pueden impulsar la integración regional, ya que permiten la especialización y la división del trabajo entre los países y empresas
- La falta de infraestructura, la inestabilidad política y la heterogeneidad económica entre los países son algunos de los desafíos más significativos.

•

▪

Gracias