

2022

Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe

El desafío de dinamizar las exportaciones manufactureras



NACIONES UNIDAS

CEPAL

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



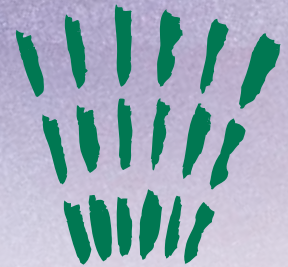
www.facebook.com/publicacionesdelacepal



www.issuu.com/publicacionescepal/stacks



www.cepal.org/es/publicaciones/apps



2022

Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe

El desafío de dinamizar las exportaciones manufactureras



NACIONES UNIDAS

CEPAL

José Manuel Salazar-Xirinachs
Secretario Ejecutivo

Raúl García-Buchaca
Secretario 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 Gomie, Sebastián Herreros, Jeannette Lardé, Nanno Mulder, Ira Ronzheimer, Miryam Saade, Mario Saeteros y Ricardo Sánchez, funcionarios de esa misma División, y Cristóbal Budnevich, Eliana P. Barleta, Jorge Lupano, Eric Petri y Silvana Sánchez di Doménico, Consultores. Se agradecen los aportes de Sebastián Castresana, Javier Meneses y Gastón Rigollet.

Publicación de las Naciones Unidas

ISBN: 978-92-1-122101-5
(versión impresa)

ISBN: 978-92-1-005593-2
(versión pdf)

ISBN: 978-92-1-358375-3
(versión ePub)

Número de venta: S.22.II.G.4

LC/PUB.2022/23-P

Distribución: G

Copyright © Naciones Unidas, 2023

Todos los derechos reservados

Impreso en Naciones Unidas, Santiago

S.22-00846

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, 2013/2014) 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 parciales 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, 2022* (LC/PUB.2022/23-P), 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	
Múltiples crisis debilitan el comercio mundial y regional	31
A. La hiperglobalización en crisis.....	33
B. En 2022 el comercio mundial de bienes pierde dinamismo.....	35
C. El comercio mundial de servicios continúa recuperándose en 2022	46
D. Comercio mundial y gobernanza: entre el retorno del multilateralismo y la creciente importancia de la geopolítica.....	52
E. El desempeño exportador regional en 2022 depende de los precios de las materias primas y la recuperación de los servicios.....	56
1. Panorama general.....	56
2. Evolución reciente del comercio regional de bienes.....	58
3. Evolución reciente del comercio regional de servicios	71
4. Proyecciones para 2022.....	77
Bibliografía	83
Anexo I.A1	86
Capítulo II	
Panorama del desempeño exportador de manufacturas de América Latina y el Caribe, 1990-2021	87
Introducción.....	89
A. Panorama general de las exportaciones regionales de manufacturas	91
B. Análisis sectorial de las exportaciones regionales de manufacturas.....	102
1. Vehículos y autopartes.....	103
2. Alimentos, bebidas y tabaco.....	110
3. Química y farmacia	117
C. Análisis del potencial exportador de manufacturas al mercado regional.....	122
D. Conclusiones	125
Bibliografía	127
Anexo II.A1	129
Anexo II.A2	130
Anexo II.A3	132
Anexo II.A4	135
Capítulo III	
Las disrupciones en las cadenas marítimas de suministro: impactos y perspectivas	137
Introducción	139
A. Tres años de perturbaciones en el transporte marítimo y las cadenas de suministro	139
1. Impactos inflacionarios.....	139
2. Impactos en la actividad logística mundial	141
3. Dinámica reciente del comercio marítimo regional en contenedores	147
4. Aumento en los fletes marítimos del transporte internacional de mercancías.....	148
B. El ciclo marítimo, las condiciones de mercado y el comportamiento de los fletes	150
C. Concentración e integración vertical en el sector naviero	158
1. Creciente concentración de la industria naviera mundial.....	158
2. Integración vertical, fusiones y adquisiciones	160
3. La competencia en el mercado de transporte marítimo internacional de contenedores	162
D. Iniciativas regulatorias en torno a la industria naviera.....	165
1. Defensa de la competencia	165
2. Aspectos ambientales.....	166

3. Innovación tecnológica en el uso de energía para el transporte	168
4. Descarbonización en los cruceros.....	170
E. Conclusiones	171
Bibliografía	173
Publicaciones recientes de la CEPAL.....	175
Cuadros	
Cuadro I.1 Estados Unidos, Unión Europea, China y Japón: variación interanual del valor de las importaciones de bienes, por grandes sectores económicos, enero a mayo de 2021 y de 2022	43
Cuadro I.2 Economías seleccionadas (55 países): 25 productos que registraron los mayores aumentos en el valor de las importaciones, enero a mayo de 2021 y de 2022	45
Cuadro I.3 América Latina y el Caribe: variación interanual del valor del comercio de bienes y servicios, desglosada por grandes sectores, primer semestre de 2019 a primer semestre de 2022	56
Cuadro I.4 América Latina y el Caribe: variación de los índices de precios de los principales productos básicos exportados, enero a agosto de 2022 respecto del mismo período de 2021	59
Cuadro I.5 América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones e importaciones de bienes, primer semestre de 2021 y de 2022	62
Cuadro I.6 América Latina y el Caribe (13 países): variación de las exportaciones de productos energéticos y mineros, enero a junio de 2022 respecto del mismo período de 2021	63
Cuadro I.7 América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones intrarregionales de bienes, 2019 a 2021 y enero a junio de 2021 y 2022	67
Cuadro I.8 América Latina y el Caribe y agrupaciones seleccionadas: coeficiente de comercio intrarregional y dentro de cada agrupación, enero a junio de 2019, 2020 y 2022	68
Cuadro I.9 América Latina y el Caribe: saldo comercial de alimentos, por subsectores, promedio del período 2019-2021.....	70
Cuadro I.10 América Latina y el Caribe: variación anual del valor del comercio de bienes, por socios principales, 2021 y proyección para 2022.....	78
Cuadro I.11 América Latina y el Caribe (agrupaciones y países): variación proyectada del comercio de bienes por precio, valor y volumen, 2022	79
Cuadro I.A1.1 América Latina y el Caribe: valor de las exportaciones e importaciones de bienes, 2020-2022	86
Cuadro II.1 Clasificación de los productos manufactureros según intensidad tecnológica	90
Cuadro II.2 América Latina y el Caribe: distribución sectorial de las exportaciones de manufacturas, 2000-2002, 2010-2012 y 2019-2021	96
Cuadro II.3 América Latina y el Caribe (33 países): distribución de las exportaciones de bienes según la intensidad tecnológica, 1999-2001 y 2019-2021.....	97
Cuadro II.4 América Latina y el Caribe (29 países): participación de los cinco principales grupos de productos manufactureros en las exportaciones totales de manufacturas, promedio de 2019-2021	101
Cuadro II.5 América Latina y el Caribe: comercio de vehículos y autopartes, promedios de 2000-2002 y 2019-2021	103
Cuadro II.6 Argentina, Brasil, Colombia y México: comercio de vehículos y autopartes, por principales grupos de productos, promedio de 2019-2021	105
Cuadro II.7 América Latina (18 países): caracterización de la industria automotriz a partir de los índices de Rasmussen y de Hirschman e indicadores seleccionados, 2017	107
Cuadro II.8 América Latina y el Caribe: comercio de alimentos, bebidas y tabaco, promedios de 2000-2002 y 2019-2021	111
Cuadro II.9 América Latina y el Caribe y países y agrupaciones seleccionados: comercio de alimentos, bebidas y tabaco según los principales grupos de productos, promedio de 2019-2021	113
Cuadro II.10 América Latina (18 países): caracterización de la industria de alimentos, bebidas y tabaco a partir de los índices de Rasmussen y de Hirschman e indicadores seleccionados, 2017 y 2018.....	115
Cuadro II.11 América Latina y el Caribe: valor de las exportaciones del sector de química y farmacia, promedios de 2000-2002 y 2019-2021	118
Cuadro II.12 América Latina y el Caribe (países seleccionados): comercio del sector de química y farmacia según los principales grupos de productos, promedio de 2019-2021	118
Cuadro II.13 América Latina (18 países): caracterización del sector de química y farmacia a partir de los índices de Rasmussen y de Hirschman e indicadores seleccionados, 2017 y 2018	121
Cuadro II.14 América Latina (13 países): exportaciones manufactureras intrarregionales observadas (promedio de 2019-2021) y potenciales.....	123
Cuadro II.A1.1 Clasificación de los bienes según la intensidad tecnológica incorporada	129

Cuadro II.A2.1	Clasificación de los bienes según grandes sectores económicos e intensidad tecnológica	130
Cuadro II.A3.1	América Latina y el Caribe: valor de las exportaciones de vehículos y sus partes, promedios de 2000-2002 y 2019-2021	132
Cuadro II.A3.2	América Latina y el Caribe: valor de las exportaciones de alimentos, bebidas y tabaco, promedios de 2000-2002 y 2019-2021	133
Cuadro II.A3.3	América Latina y el Caribe: valor de las exportaciones del sector de química y farmacia, promedios de 2000-2002 y 2019-2021	134
Cuadro III.1	Variación del volumen del comercio marítimo internacional en contenedores por subregiones, 2019-2022	144
Cuadro III.2	América Latina y el Caribe: variación del volumen de las exportaciones e importaciones marítimas por costa, 2019 a junio de 2022	147
Cuadro III.3	América Latina y el Caribe: variación de los movimientos de contenedores por costa, 2019 a junio de 2022.....	148
Cuadro III.4	Las cinco principales navieras de contenedores del mundo: algunas adquisiciones, 2021-2022	161

Gráficos

Gráfico I.1	Participación de las exportaciones de bienes y los flujos de IED en el PIB mundial, 1980-2021	34
Gráfico I.2	China: participación de las exportaciones e importaciones de bienes en el PIB, 1990-2021	35
Gráfico I.3	Variación interanual del comercio mundial de bienes en valor, volumen y precio, enero de 2017 a agosto de 2022	36
Gráfico I.4	Índice de precios de los grupos de materias primas seleccionados, enero de 2018 a octubre de 2022	37
Gráfico I.5	Estados Unidos, zona del euro, G-20 y Reino Unido: variación interanual del índice de precios al consumidor, enero de 1990 a septiembre de 2022	37
Gráfico I.6	Número semanal de casos confirmados de COVID-19 en el mundo, diciembre de 2021 a octubre de 2022	38
Gráfico I.7	Mundo y agrupaciones y países seleccionados: variación anual del PIB en 2021 y proyecciones para 2022 y 2023.....	39
Gráfico I.8	China, Estados Unidos y zona del euro: variación del PIB respecto del trimestre anterior, primer trimestre de 2019 a tercer trimestre de 2022	39
Gráfico I.9	Países, regiones y agrupaciones seleccionados: índice de volumen del comercio de bienes, enero de 2019 a junio de 2022.....	40
Gráfico I.10	Economías seleccionadas: variación interanual del comercio de bienes por precio, valor y volumen, enero a junio de 2022 respecto del mismo período de 2021	41
Gráfico I.11	Economías seleccionadas (55 países): variación del valor de las importaciones de bienes por sectores económicos, enero a mayo de 2021 y de 2022	42
Gráfico I.12	Economías seleccionadas: valor de las importaciones de bienes por grandes categorías económicas, marzo de 2018 a mayo de 2022.....	43
Gráfico I.13	Valor mundial de las exportaciones de servicios por grandes categorías, 2015-2021	46
Gráfico I.14	Países y agrupaciones seleccionados: variación de las importaciones de servicios por categoría, 2020, 2021 y primer semestre de 2022 respecto del mismo período de 2019.....	47
Gráfico I.15	Mundo y regiones seleccionadas: variación interanual de las llegadas de turistas internacionales, 2020, 2021 y primer trimestre de 2022 respecto del mismo período de 2019	49
Gráfico I.16	Transporte marítimo mundial: volumen y precios, 2019 a primer semestre de 2022.....	49
Gráfico I.17	Países seleccionados: ventas del comercio electrónico de la empresa al consumidor (B2C), 2019 a primer trimestre de 2022	51
Gráfico I.18	Países seleccionados: proporción de las compras de la empresa al consumidor (B2C) transfronterizas en el comercio electrónico total y proporción de consumidores en línea que han comprado en el exterior, 2021	52
Gráfico I.19	Agrupaciones seleccionadas: participación en el PIB, comercio de bienes y población a nivel mundial, 2021	54
Gráfico I.20	Estados Unidos: participación de los países y agrupaciones seleccionados en las importaciones de manufacturas, 2010-2021	55
Gráfico I.21	América Latina y el Caribe: variación interanual del valor del comercio de bienes y servicios, enero de 2007 a septiembre de 2022	57
Gráfico I.22	América Latina y el Caribe: variación interanual del valor, el precio y el volumen del comercio de bienes, enero de 2007 a junio de 2022.....	58
Gráfico I.23	Productos básicos seleccionados: índice de precios, enero de 2021 a octubre de 2022	60

Gráfico I.24	América Latina y el Caribe (14 países): variación del valor de las exportaciones de bienes por grandes sectores económicos, enero a junio de 2022 respecto del mismo período de 2021	64
Gráfico I.25	América Latina y el Caribe: variación interanual del valor del comercio de bienes con China, Estados Unidos y la Unión Europea, enero de 2018 a julio de 2022.....	65
Gráfico I.26	América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones intrarregionales de bienes, enero de 2007 a junio de 2022.....	66
Gráfico I.27	América Latina y el Caribe y agrupaciones seleccionadas: variación interanual de las exportaciones intrarregionales de bienes, enero a junio de 2020, 2021 y 2022	67
Gráfico I.28	América Latina y el Caribe (16 países): participación de la Federación de Rusia en las importaciones de fertilizantes, 2020	69
Gráfico I.29	América Latina y el Caribe (15 países): tasas anuales de inflación de alimentos y bebidas, promedio de 2021 y junio de 2022.....	69
Gráfico I.30	América Latina (23 países): valor del comercio de servicios, primer trimestre de 2010 a segundo trimestre de 2022.....	71
Gráfico I.31	América Latina (23 países): variación del valor del comercio de servicios por categorías, 2020, 2021 y primer semestre de 2022 respecto del mismo período de 2019	72
Gráfico I.32	América Latina (17 países) y países y agrupaciones seleccionados: variación del valor de las exportaciones de servicios, por categorías, 2020, 2021 y primer trimestre de 2022 respecto del mismo período de 2019	73
Gráfico I.33	América Latina y el Caribe, México y subregiones: llegadas de turistas internacionales y restricciones a la movilidad internacional, enero de 2019 al primer semestre de 2022	75
Gráfico I.34	América Latina y el Caribe: variación anual del comercio de bienes, 2000-2022	77
Gráfico I.35	América Latina y el Caribe y agrupaciones y países seleccionados: variación proyectada de los términos de intercambio, 2022	80
Gráfico I.36	América Latina y el Caribe: variación proyectada de los términos de intercambio por países, 2022.....	81
Gráfico I.37	América Latina y el Caribe (agrupaciones y países seleccionados): saldo comercial en bienes, 2021 y proyecciones para 2022	82
Gráfico II.1	América Latina y el Caribe: exportaciones y saldo comercial en manufacturas, 1995-2021	92
Gráfico II.2	América Latina y el Caribe: participación de los bienes primarios y las manufacturas en las exportaciones totales de bienes, 2000-2021	92
Gráfico II.3	América Latina y el Caribe: dinamismo de las exportaciones totales de bienes, bienes primarios y manufacturas, 2000-2021	93
Gráfico II.4	América Latina y el Caribe: distribución por origen de las exportaciones de manufacturas, promedios de 2000-2002 y 2019-2021	94
Gráfico II.5	Países de América Latina y el Caribe: participación de las manufacturas en las exportaciones totales de bienes, 2000-2002 y 2019-2021	94
Gráfico II.6	América Latina y el Caribe (28 países): participación de las manufacturas de alta y media tecnología en las exportaciones totales de manufacturas, 2019-2021	98
Gráfico II.7	América Latina y el Caribe: saldos comerciales, por grandes sectores industriales, promedios de 2000-2002, 2010-2012 y 2019-2021	99
Gráfico II.8	América Latina y el Caribe y México: distribución por destino y sector de las exportaciones de manufacturas, promedio de 2019-2021	100
Gráfico II.9	América Latina y el Caribe: principales países exportadores y productores de vehículos y autopartes, promedio de 2019-2021 y 2021	104
Gráfico II.10	Mundo: principales exportadores de vehículos y autopartes, por valor exportado, 2021	105
Gráfico II.11	América Latina y el Caribe y países seleccionados: distribución del comercio de vehículos y autopartes, por origen y destino, promedio de 2019-2021	106
Gráfico II.12	América Latina (6 países): composición de las exportaciones brutas del sector automotor, según valor agregado nacional e insumos importados incorporados, 2017	108
Gráfico II.13	América Latina (6 países): distribución de las exportaciones brutas del sector automotor según el valor agregado nacional e importado, por socios, 2017	109
Gráfico II.14	América Latina (6 países): distribución por país de destino del valor agregado local exportado a América Latina y el Caribe en el sector automotor, 2017	110
Gráfico II.15	América Latina y el Caribe: principales países exportadores y productores de alimentos, bebidas y tabaco, promedio de 2019-2021 y 2017.....	111
Gráfico II.16	Mundo: 25 principales exportadores de alimentos, bebidas y tabaco, 2021	112
Gráfico II.17	América Latina y el Caribe: saldos comerciales por rubros de la industria de alimentos, bebidas y tabaco, promedio 2019-2021	113

Gráfico II.18	América Latina y el Caribe y países seleccionados: distribución del comercio de alimentos, bebidas y tabaco por origen y destino, promedio de 2019-2021	114
Gráfico II.19	América Latina y el Caribe (12 países): estructura por agentes del sector exportador de alimentos bebidas y tabaco, 2009 a 2021	116
Gráfico II.20	América Latina: composición de las exportaciones brutas del sector alimentos, bebidas y tabaco según el valor agregado nacional y los insumos importados incorporados, 2017	117
Gráfico II.21	América Latina y el Caribe: principales países exportadores y productores del sector de química y farmacia, promedio de 2019-2021 y 2017	119
Gráfico II.22	América Latina y el Caribe: comercio de fertilizantes químicos, 2000-2021	120
Gráfico II.23	América Latina (10 países): distribución de las exportaciones brutas del sector química y farmacia según el valor agregado nacional e importado, por socios, 2017	122
Gráfico II.24	América Latina (13 países), Centroamérica, América del Sur y México: coeficiente de comercio intrarregional de manufacturas observado (promedio de 2019-2021) y potencial	124
Gráfico II.25	América Latina (13 países): exportaciones intrarregionales observadas (promedio de 2019-2021) y potenciales en los sectores seleccionados	124
Gráfico III.1	Índice de presión de la cadena de suministro global (GSCPI), enero de 2018 a mayo de 2022	142
Gráfico III.2	Fiabilidad de los itinerarios marítimos programados, promedio mensual, enero de 2019 a mayo de 2022	143
Gráfico III.3	Precio del fueloil con contenido muy bajo de azufre y el fueloil intermedio (380), septiembre de 2021 a junio de 2022	146
Gráfico III.4	Precio del West Texas Intermediate (WTI) y el Brent, enero de 2019 a junio de 2022	146
Gráfico III.5	Fletes de grandes rutas internacionales del comercio en contenedores, enero de 2019 a agosto de 2022	149
Gráfico III.6	Fletes de rutas del comercio mundial y de América Latina, enero de 2019 a agosto de 2022	149
Gráfico III.7	Comercio y fletes en rutas marítimas seleccionadas, enero de 2019 a último mes de 2022 con información disponible	152
Gráfico III.8	Tasas de crecimiento del comercio y los fletes en rutas marítimas seleccionadas, enero de 2019 a último mes de 2022 con información disponible	155
Gráfico III.9	Índice del volumen de exportaciones de soja en toneladas de países seleccionados y del mundo e índice del precio en dólares del índice Baltic Dry	157
Gráfico III.10	Índice del volumen de exportaciones de carbón de Colombia y el mundo en toneladas e índice del costo de transporte en dólares	157
Gráfico III.11	Evolución de la capacidad mundial de carga marítima de contenedores según tamaño de los barcos, 2005-2022	159
Gráfico III.12	Margen promedio de ganancias antes de intereses e impuestos de las 13 primeras navieras mundiales, según cuota de mercado, primer trimestre de 2008 a primer trimestre de 2022	160

Recuadros

Recuadro I.1	Principales resultados de la 12ª Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio (OMC)	53
Recuadro I.2	Medidas de reactivación del turismo en los países de América Latina y el Caribe	76
Recuadro II.1	Metodología de análisis de los encadenamientos productivos de los sectores manufactureros exportadores	102
Recuadro III.1	Iniciativas recientes de desarrollo de hidrógeno verde en torno a los puertos	169

Diagramas

Diagrama III.1	Principales acontecimientos en el transporte marítimo mundial, marzo de 2020 a agosto de 2022	140
Diagrama III.2	Evolución de la participación de mercado de las principales alianzas navieras, 2013-2022	159



Presentación

Esta edición de *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe* corresponde a 2022 y tiene tres capítulos. En el capítulo I se examina la evolución reciente del comercio mundial y regional en un contexto marcado por el conflicto entre la Federación de Rusia y Ucrania, tasas de inflación históricamente elevadas, la ralentización de la economía mundial, tensiones geopolíticas y las dificultades que enfrenta China para contener la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19). La recuperación del comercio regional de bienes observada en 2021 se prolongó en 2022, si bien con menor dinamismo e impulsada principalmente por el alza de los precios de varios de los principales productos básicos de exportación de la región, en especial el petróleo. La recuperación del comercio regional de servicios ha sido más lenta que la del comercio de bienes, aunque se aceleró en 2022 de la mano de la gradual reactivación del turismo. Las perspectivas del comercio mundial para 2023 no son auspiciosas, debido a la persistencia del conflicto en Ucrania, el endurecimiento de las políticas monetarias, la crisis energética en Europa y el recrudecimiento de la pandemia en China. La región no estará ajena a estos choques externos, y por ende cabe esperar una marcada desaceleración de sus exportaciones en 2023. En esta difícil coyuntura, resulta urgente avanzar en la conformación de un mercado regional amplio y estable que genere escalas eficientes de producción y promueva encadenamientos productivos intrarregionales.

En el capítulo II se presenta un panorama del comercio exterior de manufacturas de la región durante las últimas tres décadas, con un énfasis particular en su desempeño exportador. Se concluye que, en su conjunto, América Latina y el Caribe presenta un desempeño poco dinámico, si bien algunos países (principalmente México) constituyen excepciones a dicho patrón. La región solo es un actor relevante a nivel mundial en las industrias automotriz y de alimentos, bebidas y tabaco, y en ambas su capacidad exportadora se encuentra concentrada en las economías de mayor tamaño. El déficit comercial de la región en las manufacturas se duplicó como porcentaje del PIB en las últimas dos décadas, y en dicho período el peso de las manufacturas en las exportaciones totales de bienes cayó en todos los países sudamericanos. Asimismo, el escaso dinamismo del comercio intrarregional desde mediados de la década de 2010 ha afectado particularmente los envíos manufactureros. Por otra parte, la pandemia y el conflicto en Ucrania han puesto en evidencia la alta dependencia regional del abastecimiento externo de productos estratégicos como medicamentos, dispositivos médicos y fertilizantes. En este contexto, la profundización de la integración regional y el aprovechamiento de las oportunidades asociadas a eventuales procesos de deslocalización cercana (*nearshoring*) constituyen opciones atractivas para redinamizar las exportaciones manufactureras.

En el capítulo III se analizan las profundas interrupciones observadas en las cadenas mundiales de suministro por vía marítima desde el inicio de la pandemia, que se han visto agravadas por el conflicto entre la Federación de Rusia y Ucrania. En primer lugar, se sintetizan los impactos de los diversos choques en los niveles inflacionarios y en la actividad logística a nivel mundial y regional. A continuación, se aborda la desproporción que se observa entre el alza sin precedentes de los fletes y la evolución del tráfico interoceánico, que parece enfrentarse con la tradicional teoría del ciclo marítimo. En particular, se examina la creciente concentración empresarial del mercado naviero como consecuencia del incremento de la capacidad y la escala operacional de los buques portacontenedores desde comienzos de la década de 2000. Por último, se plantea la necesidad de revisar el marco regulatorio internacional del transporte interoceánico, incluidas algunas propuestas en materia de defensa de la competencia, así como la necesidad de ajustar dicha institucionalidad a los urgentes desafíos en materia climática que enfrenta la industria.



Síntesis

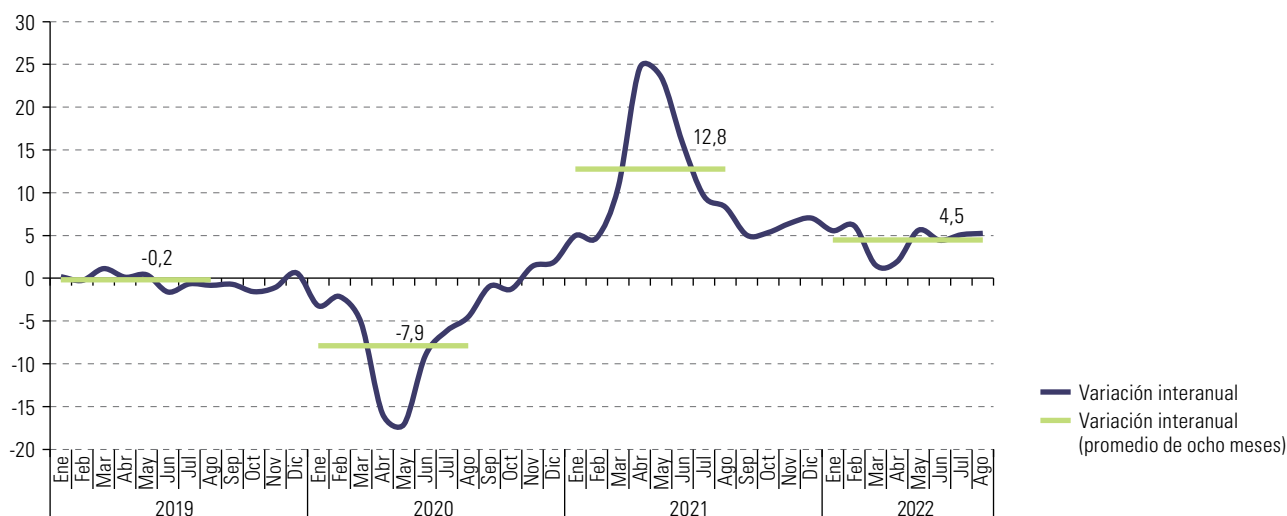
- A. Múltiples crisis debilitan el comercio mundial y regional
- B. Panorama del desempeño exportador de manufacturas de América Latina y el Caribe, 1990-2021
- C. Las disrupciones en las cadenas marítimas de suministro: impactos y perspectivas

A. Múltiples crisis debilitan el comercio mundial y regional

Las proyecciones iniciales para el comercio mundial de bienes en 2022 apuntaban a una expansión de su volumen del 4,7%. Sin embargo, el inicio en febrero del conflicto entre la Federación de Rusia y Ucrania agudizó las presiones inflacionarias que ya se observaban desde 2021, lo que condujo a un endurecimiento de las políticas monetarias tanto en las economías avanzadas como en varias economías en desarrollo. En este contexto, al que se suman los efectos de la política de “COVID cero” en China, las perspectivas de crecimiento mundial han sido ajustadas continuamente a la baja. En los primeros ocho meses de 2022, el volumen del comercio mundial de bienes creció a una tasa interanual del 4,5% (véase el gráfico 1), cercana a las proyecciones iniciales. No obstante, la marcada desaceleración de la economía mundial permite concluir que la expansión del comercio perderá dinamismo durante la última parte del año. Así, en octubre la Organización Mundial del Comercio (OMC) rebajó su proyección para 2022 a un aumento del 3,5% y para 2023 a uno de apenas el 1%.

Gráfico 1

Variación interanual del volumen del comercio mundial de bienes, enero de 2019 a agosto de 2022
(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 [base de datos en línea] <https://www.cpb.nl/en/world-trade-monitor-august-2022>.

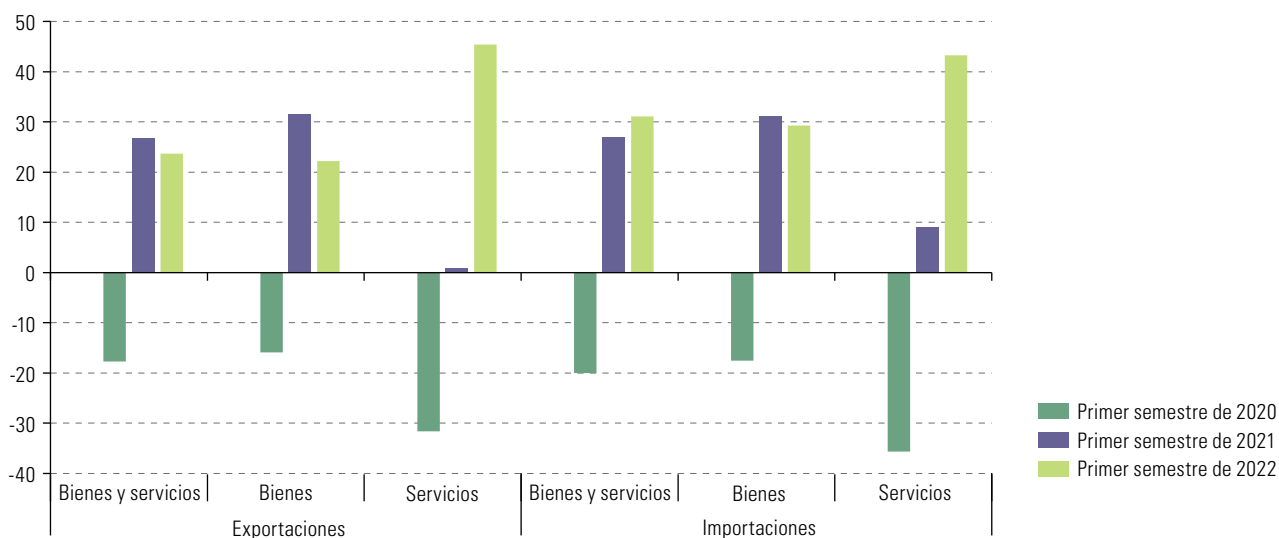
Durante el primer semestre de 2022 continuó la desaceleración del comercio regional de bienes que se inició en el segundo semestre de 2021. En junio de 2022, el valor de las exportaciones y las importaciones regionales aún se expandía a tasas interanuales relativamente altas. Sin embargo, dicha expansión se debió principalmente al aumento de los precios del petróleo y otras materias primas. Los volúmenes comerciados han crecido en mucho menor medida, en concordancia con la desaceleración de la actividad económica en la propia región y el resto del mundo.

El valor de las exportaciones regionales de bienes y servicios creció en el primer semestre de 2022 a una tasa interanual del 23,5%, levemente inferior a la expansión del 26,8% registrada en el primer semestre de 2021 (véase el gráfico 2). Sin embargo, al analizar por separado la evolución de las exportaciones de bienes y de servicios, se

observan patrones contrapuestos. En el caso de los bienes, los envíos totales aumentaron un 22,3%, lo que representa una marcada desaceleración respecto del primer semestre de 2021. En contraste, las exportaciones de servicios tuvieron una notable recuperación, con una expansión interanual del 45,4%. Esta se debió principalmente a la reactivación de la actividad turística, aunque las exportaciones regionales de viajes en el primer semestre de 2022 todavía se situaban por debajo del nivel registrado en el mismo período de 2019. Una dinámica similar se observa en el caso de las importaciones de bienes y de servicios: mientras que las primeras presentaron una leve desaceleración en el primer semestre de 2022, las segundas mostraron un dinamismo mucho mayor que en el primer semestre de 2021. Al igual que en el caso de las exportaciones, ello obedece principalmente a la recuperación del turismo.

Gráfico 2

América Latina y el Caribe: variación interanual del valor del comercio de bienes y servicios, primer semestre de 2020 a primer semestre de 2022
(En porcentajes)



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 de la región.

En casi todos los países de la región se registró una expansión del valor de las exportaciones de bienes en el primer semestre de 2022. Solo el Paraguay informó de una caída de sus envíos, que se explica principalmente por la disminución del volumen exportado de poroto de soja, debido a condiciones climáticas adversas. Por su parte, el valor de las importaciones aumentó en todos los países de la región excepto Haití, una de las dos economías —junto con el Paraguay— para las que se proyecta una contracción del producto en 2022. El aumento de las importaciones en la primera mitad de 2022 superó al de las exportaciones en el conjunto de la región y en la mayoría de los países latinoamericanos, lo que obedece en buena parte al mayor costo de los combustibles, los alimentos y los fertilizantes a raíz del conflicto en Ucrania.

En el período enero-agosto de 2022, el índice de precios de los principales productos básicos exportados por la región tuvo un alza del 29,8% respecto de igual período de 2021, impulsada principalmente por el aumento del índice de precios de los productos energéticos. Por su parte, el índice de precios de los productos agrícolas y agropecuarios tuvo una expansión del 20,9%. En contraste, el índice de precios de los minerales y metales

prácticamente no varió en términos interanuales. En el contexto de la desaceleración de la economía mundial, se proyecta un menor crecimiento de los precios de los productos básicos en los últimos meses de 2022, e incluso caídas en el caso de algunos minerales y metales. Para el conjunto de 2022 se proyecta un crecimiento del 22,8% del índice general de precios de los productos básicos exportados por la región.

Las exportaciones de bienes de la región a sus principales socios extrarregionales mostraron dinámicas diferenciadas en los primeros siete meses de 2022. Se observa una marcada desaceleración de los envíos a China, que en julio crecieron a una tasa interanual de apenas un 3%. Ello contrasta con la evolución de las exportaciones a la Unión Europea y los Estados Unidos, que en el mismo mes seguían creciendo a tasas interanuales de dos dígitos. Por su parte, en julio de 2022 las compras de la región a sus tres principales socios extrarregionales seguían anotando variaciones interanuales superiores al 15%. Sin embargo, se proyecta un menor dinamismo de las importaciones en el segundo semestre, en concordancia con la desaceleración de la economía regional.

Durante el primer semestre de 2022, el valor de las exportaciones intrarregionales creció a una tasa interanual media del 25%. Continúa así la recuperación del comercio intrarregional tras su último ciclo negativo, registrado entre septiembre de 2018 y noviembre de 2020. El valor de las exportaciones intrarregionales registró aumentos de dos dígitos en casi todos los sectores, entre los que se destacan los de química y petroquímica, petróleo y minería, madera, celulosa y papel, maquinaria y equipo no eléctrico y automotor.

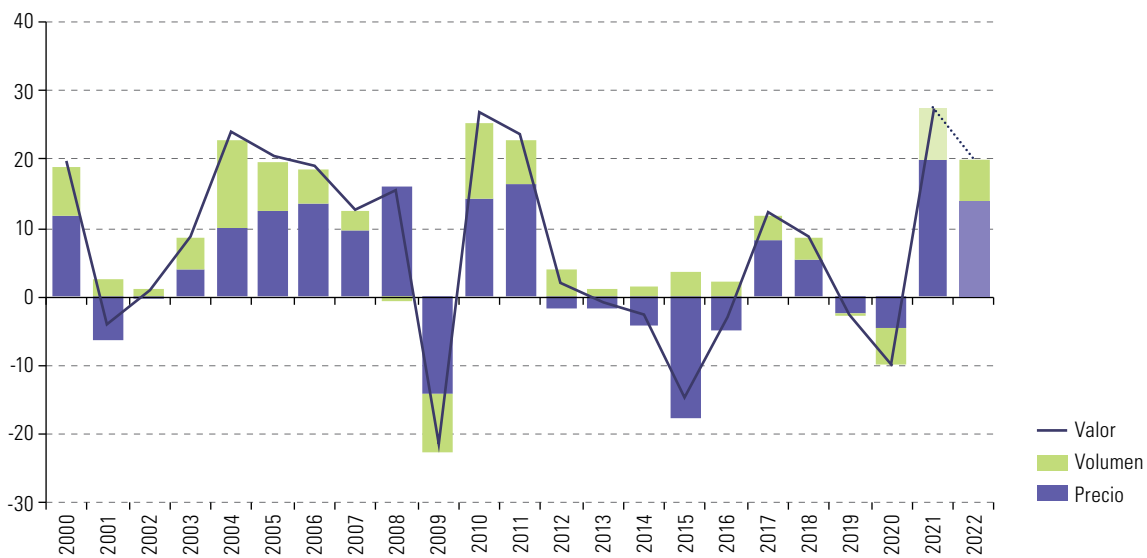
Para 2022, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) proyecta un crecimiento del 20% del valor de las exportaciones regionales de bienes, impulsado por un alza del 14% de los precios y una expansión del 6% del volumen exportado¹. En el caso de las importaciones, se proyecta un alza de su valor del 24%. Al igual que en el caso de las exportaciones, el grueso del aumento proyectado del valor de las importaciones regionales obedecería al componente de precios (véase el gráfico 3).

Gráfico 3

América Latina y el Caribe: variación anual del comercio de bienes, 2000-2022^a

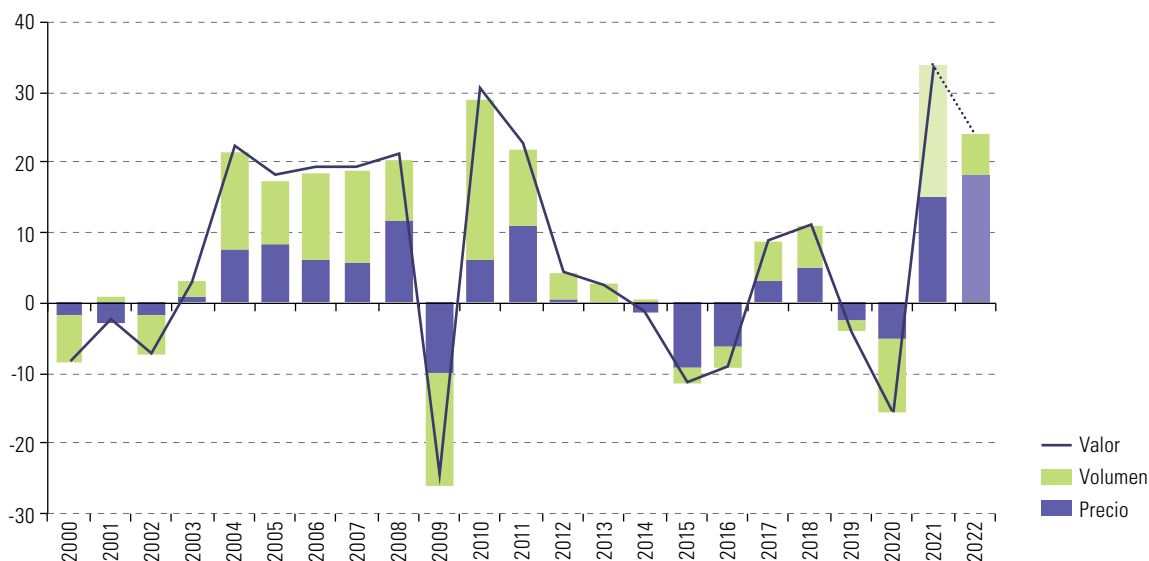
(En porcentajes)

A. Exportaciones



¹ Estas proyecciones se calcularon sobre la base de las cifras de comercio de los países de la región en el período comprendido entre enero y agosto de 2022.

B. Importaciones



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 de la región.

^a Las cifras para 2022 son proyecciones.

Se proyecta que las mayores alzas del valor exportado se registren en Trinidad y Tabago, Venezuela (República Bolivariana de), Colombia y Guyana (véase el gráfico 4A). Todos esos países son exportadores netos de hidrocarburos que se han beneficiado del alza de sus precios durante 2022. Otros exportadores netos de hidrocarburos, como el Ecuador y el Estado Plurinacional de Bolivia, también registrarán alzas de sus exportaciones por sobre el promedio regional. En contraste, la mayoría de los países exportadores de manufacturas, minerales y metales y productos agropecuarios registrarán alzas cercanas a dicho promedio y en algunos casos significativamente inferiores. En el caso de las importaciones, cabe destacar el caso de Centroamérica, subregión importadora neta de combustibles, cuyas compras externas en términos de valor aumentarían 7 puntos porcentuales más que las del conjunto de América Latina (véase el gráfico 4B).

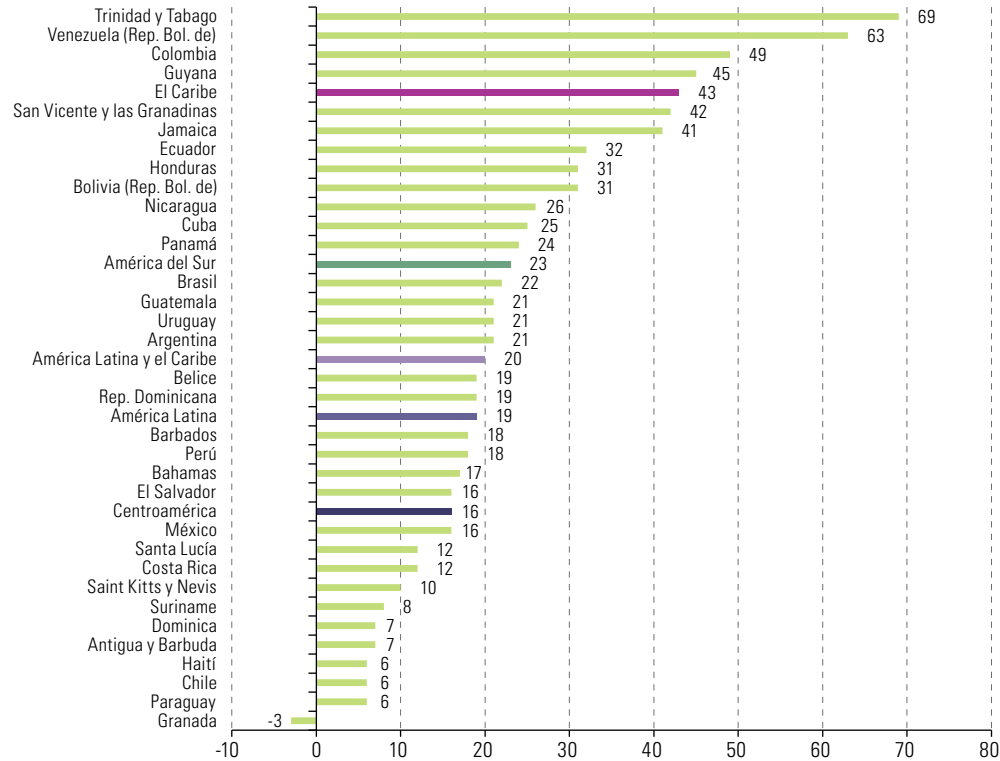
Por destinos, el mayor dinamismo en 2022 lo mostrarían los envíos a la Unión Europea y a la propia región, en tanto que las exportaciones a los Estados Unidos se expandirían a un ritmo similar al de las exportaciones totales. Los envíos a China crecerían solo un 8%, lo que refleja la fuerte desaceleración de su economía durante 2022. Por su parte, las compras desde los Estados Unidos crecerían por sobre el promedio regional, en tanto que las importaciones desde China, el resto de Asia y la Unión Europea se mostrarían menos dinámicas.

Se estima que el conflicto entre la Federación de Rusia y Ucrania y la desaceleración de la economía mundial tendrán un efecto negativo en los términos de intercambio de la región. Se proyecta que estos caigan en 2022, como resultado de un alza de los precios de sus exportaciones de bienes menor que el aumento de los precios de sus importaciones. En términos de monto, el efecto adverso proyectado sobre los términos de intercambio de la región es de poco más de 60.000 millones de dólares. De los 33 países de la región, 25 sufrirían un choque negativo en sus términos de intercambio durante 2022; las excepciones serían principalmente países exportadores netos de hidrocarburos.

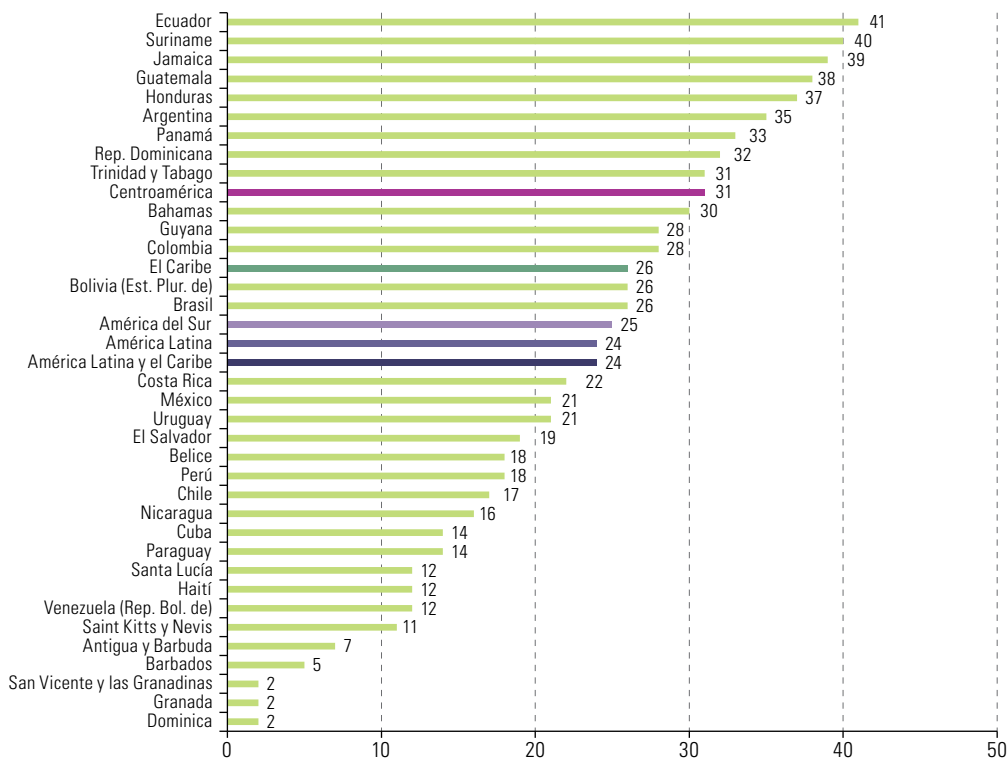
Gráfico 4

América Latina y el Caribe (33 países): variación proyectada del valor del comercio de bienes, 2022
(En porcentajes)

A. Exportaciones



B. Importaciones



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 de la región.

El deterioro proyectado de los términos de intercambio regionales se traslada directamente a la balanza comercial. Para el conjunto de la región, se proyecta un saldo comercial deficitario de 58.000 millones de dólares en 2022, es decir, 45.000 millones de dólares más que en 2021. México, Centroamérica y los países importadores de energía y minerales del Caribe registrarían déficits comerciales, en contraste con los países miembros del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), la Comunidad Andina (CAN) y Chile.

En suma, las exportaciones regionales de bienes tendrán en 2022 su segundo año de crecimiento a tasas de dos dígitos. Sin embargo, al igual que en 2021, la expansión de los envíos estará impulsada principalmente por factores exógenos, no por la capacidad de aumentar el volumen exportado ni de diversificar la oferta exportadora regional hacia nuevos sectores dinámicos e intensivos en conocimiento. Cabe notar asimismo que por segundo año consecutivo las importaciones regionales de bienes crecerán más que las exportaciones, situación poco deseable en un contexto de encarecimiento del financiamiento externo. En el ámbito del comercio de servicios, la dependencia regional del turismo supera largamente el promedio mundial, por lo que la lenta recuperación de este sector continúa condicionando negativamente las perspectivas de varias economías, en especial del Caribe.

Al igual que en 2021, en 2022 el comercio intrarregional crecerá más que las exportaciones totales de la región. No obstante, esta recuperación no alcanza a compensar los efectos de una tendencia declinante iniciada a mediados de la década de 2010 y que se profundizó en 2020 como consecuencia de la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19). El debilitamiento del comercio intrarregional en los últimos años dificulta avanzar hacia una recuperación inclusiva y transformadora. En efecto, para la gran mayoría de los países de la región se trata del comercio más intensivo en manufacturas y el que involucra la gama más amplia de productos. Se trata asimismo del intercambio que concentra la mayor participación de empresas, especialmente microempresas y pequeñas y medianas empresas (mipymes). Por todas estas razones, se trata del comercio que en mayor medida conduce a la diversificación productiva y exportadora.

En un contexto mundial en el que las principales potencias económicas están buscando avanzar en sus propios procesos de regionalización comercial y productiva, resulta indispensable reimpulsar el proyecto de la integración económica regional. Avanzar hacia un mercado regional integrado mediante la progresiva convergencia entre las distintas agrupaciones subregionales es indispensable no solo para generar escalas eficientes de producción y promover procesos de diversificación productiva y exportadora, sino también para alcanzar una mayor autonomía en sectores estratégicos. Este último objetivo ha adquirido particular relevancia en el marco de las perturbaciones en las cadenas mundiales de suministro ocasionadas por la pandemia y las crecientes tensiones geopolíticas.

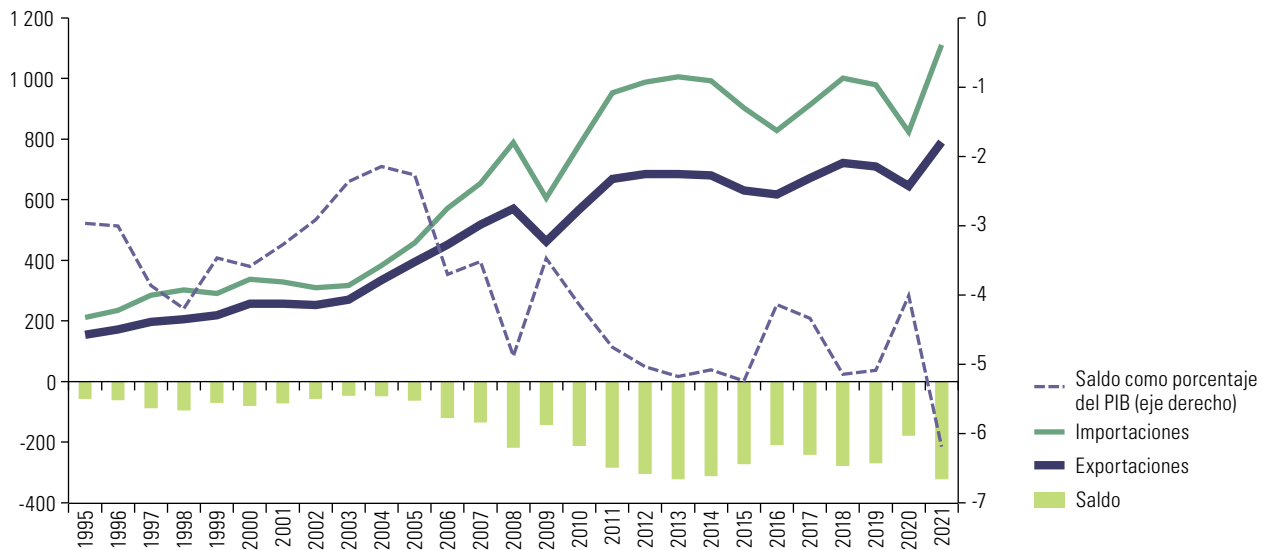
B. Panorama del desempeño exportador de manufacturas de América Latina y el Caribe, 1990-2021

Entre 1995 y 2021, el valor de las exportaciones regionales de manufacturas (incluidas aquellas basadas en recursos naturales) se quintuplicó, al pasar de 155.000 millones de dólares a 790.000 millones de dólares. Durante ese período, la participación regional en las exportaciones mundiales de manufacturas osciló entre un mínimo del 3,8% en 1995 y un máximo del 5,1% en 2001, y se situó en un 5% en 2021. Los envíos regionales

crecieron más que los mundiales entre 1996 y 2001, impulsados principalmente por el aumento de las exportaciones mexicanas durante los primeros años de vigencia del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN); sin embargo, desde entonces no han logrado sostener ese dinamismo. La región mantiene un déficit persistente en su comercio de manufacturas. Dicho déficit, que alcanzó un promedio de un 3% del PIB regional entre 1995 y 2005, se profundizó desde mediados de la década de 2000 y alcanzó el 6% del PIB en 2021 (véase el gráfico 5).

Gráfico 5

América Latina y el Caribe: exportaciones, importaciones y saldo comercial en manufacturas, 1995-2021
(En miles de millones de dólares y porcentajes del PIB)



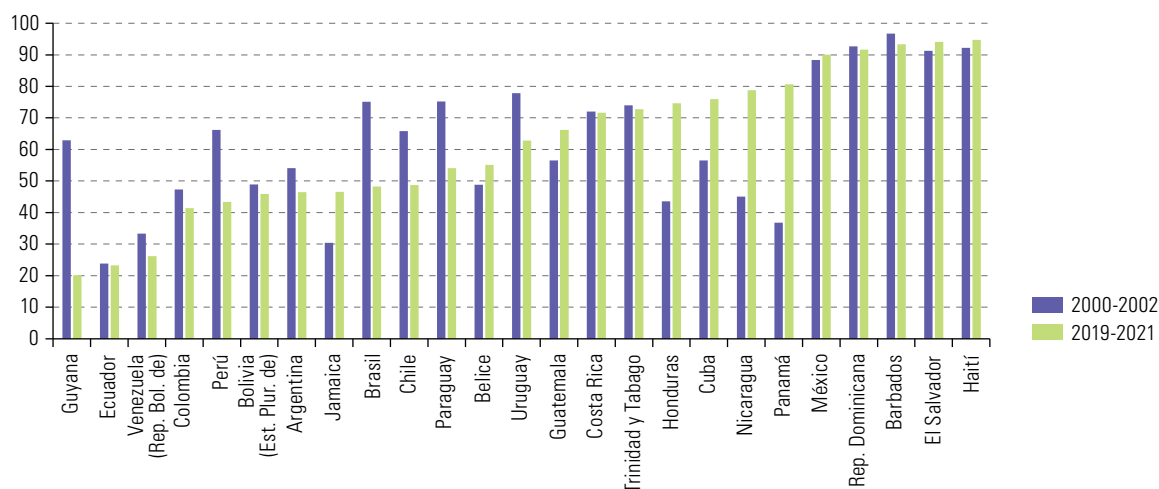
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/>.

En el período 2000-2021, la participación de las manufacturas en el valor de las exportaciones totales de bienes de la región fluctuó entre el 62% y el 75%. Su peso mínimo se registró en el bienio 2011-2012, hacia fines del denominado superciclo de las materias primas. Desde entonces, su participación se ha recuperado y alcanzó el 66% de los envíos totales en 2021. Si no se incluye a México (principal exportador regional de este sector), el peso de las manufacturas en los envíos totales de bienes de la región se reduce marcadamente, y alcanza solo al 49% en 2021.

En promedio, México representó el 57% de los envíos totales de manufacturas de la región entre 2019 y 2021, seguido del Brasil, Chile y la Argentina. En general, la participación de las manufacturas en las exportaciones totales de bienes es más elevada en Centroamérica, el Caribe y México que en América del Sur. De hecho, en las últimas dos décadas la mayoría de los países del primer grupo han visto aumentar la participación de las manufacturas en sus envíos totales de bienes. Lo opuesto ha ocurrido en todos los países sudamericanos, que han profundizado su especialización en la exportación de materias primas (véase el gráfico 6). Los Estados Unidos son el principal mercado de destino de las exportaciones regionales de manufacturas, con una participación del 57% del total en el trienio 2019-2021, seguidos de la propia región, con el 15%. Al excluir a México, la región pasa a ser el principal mercado de las exportaciones manufactureras, con una participación del 30%.

Gráfico 6

América Latina y el Caribe (25 países): participación de las manufacturas en las exportaciones totales de bienes, promedios 2000-2002 y 2019-2021^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://comtrade.un.org/>.
^a Las exportaciones de Panamá incluyen reexportaciones.

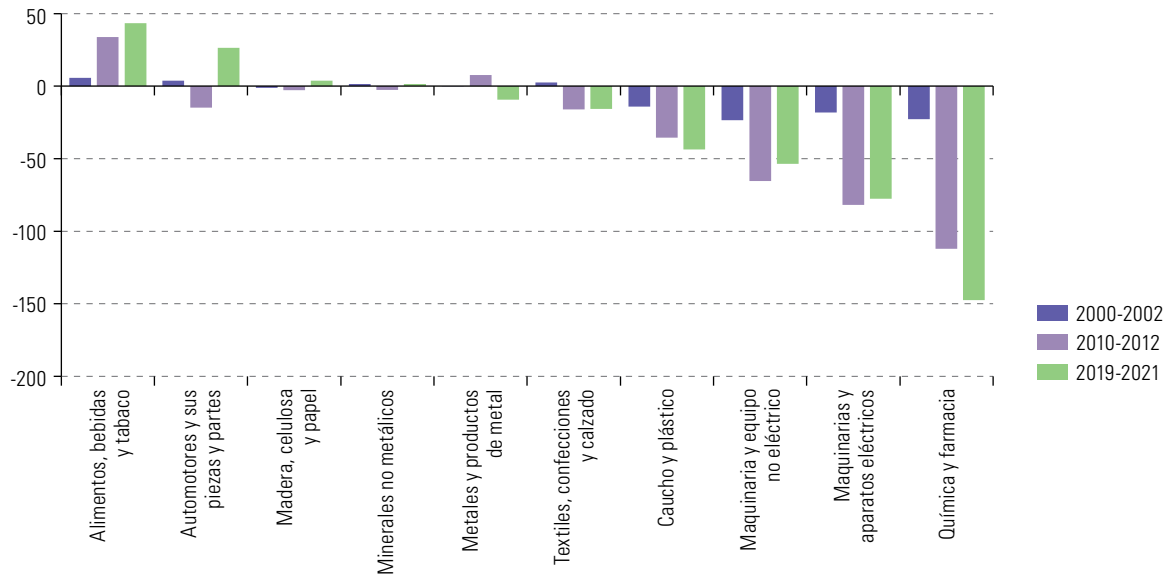
En el trienio 2000-2002, el principal sector exportador de manufacturas de la región era el de maquinarias y aparatos eléctricos, con casi un cuarto de los envíos totales, seguido de los sectores automotor y de química y farmacia. En contraste, en el trienio 2019-2021 el sector automotor se ubicó en el primer lugar con el 20% de las exportaciones regionales de manufacturas, seguido del de maquinarias y aparatos eléctricos. El sector de alimentos, bebidas y tabaco pasó a ocupar el tercer lugar. Si se excluye a México, la distribución sectorial de las exportaciones cambia notoriamente. El principal sector exportador pasa a ser el de alimentos, bebidas y tabaco, seguido por el de metales y productos de metal, ambos vinculados al procesamiento de recursos naturales abundantes en América del Sur. En cambio, los sectores automotor y electrónico dejan de figurar entre los principales sectores exportadores.

La región solo exhibe superávits comerciales significativos en dos sectores manufactureros: el de alimentos, bebidas y tabaco y el automotor. En el extremo opuesto, se destacan por su magnitud y su incremento en las últimas dos décadas los déficits comerciales que presenta la región en los sectores de química y farmacia, maquinaria y aparatos eléctricos, y maquinaria y equipo no eléctrico (véase el gráfico 7). En este contexto, la pandemia de COVID-19 y el conflicto en Ucrania han evidenciado la alta dependencia regional del abastecimiento externo de productos manufactureros estratégicos como medicamentos, dispositivos médicos y fertilizantes.

Las exportaciones automotrices de la región se triplicaron en los últimos 20 años, al pasar de un promedio cercano a los 45.000 millones de dólares anuales en el trienio 2000-2002 a poco más de 142.000 millones de dólares anuales en el período 2019-2021. Entre ambos trienios, México fortaleció su liderazgo exportador en la región (véase el gráfico 8A), posicionándose además como el quinto principal exportador mundial. De hecho, el superávit comercial de la región en automotores y sus partes se origina íntegramente en ese país, cuyo superávit compensa con creces los déficits de todos los otros países. El 87% de las exportaciones regionales se dirigen a los Estados Unidos y la propia región. Mientras que las exportaciones automotrices brasileñas tienen un 78% de contenido local, en México esa proporción es mucho menor, debido a su integración en las cadenas productivas norteamericanas (véase el gráfico 8B).

Gráfico 7

América Latina y el Caribe: saldos comerciales por grandes sectores industriales, promedios 2000-2002, 2010-2012 y 2019-2021
(En miles de millones de dólares)

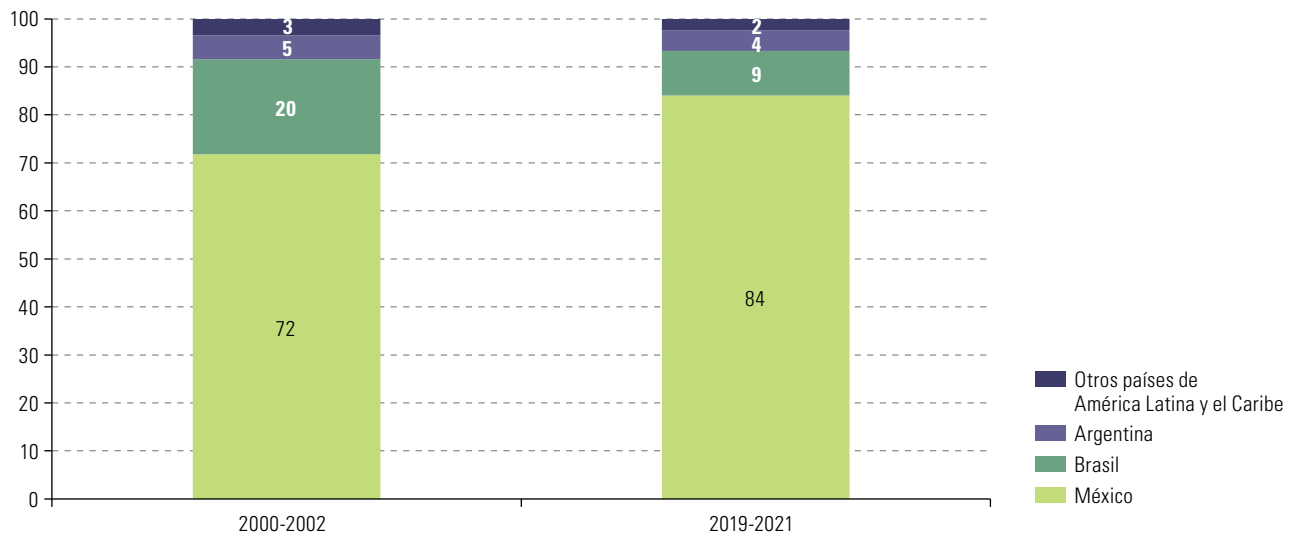


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/>.

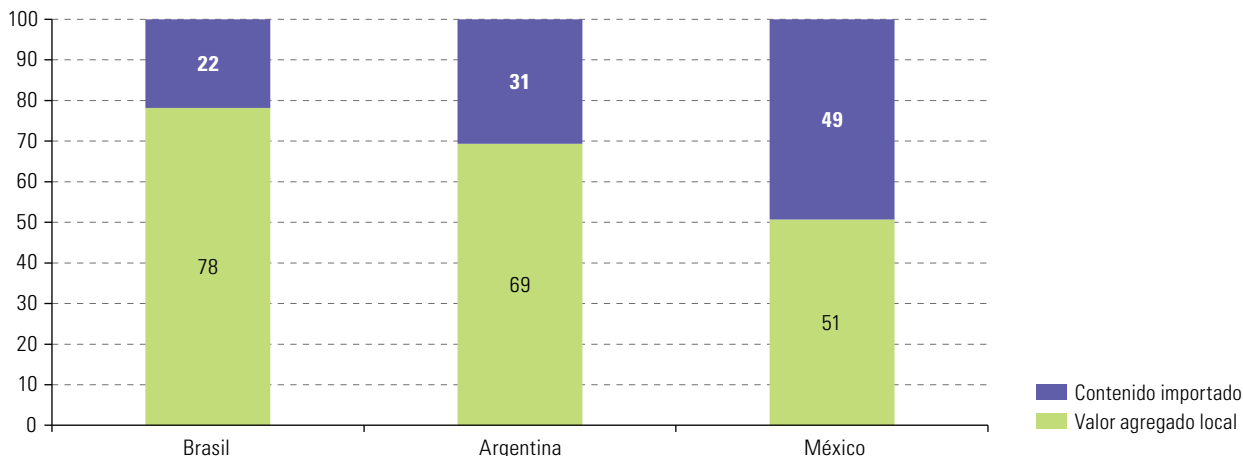
Gráfico 8

Argentina, Brasil y México: indicadores seleccionados de las exportaciones automotrices

A. Participación en las exportaciones automotrices de la región, promedios 2000-2002 y 2019-2021
(En porcentajes)



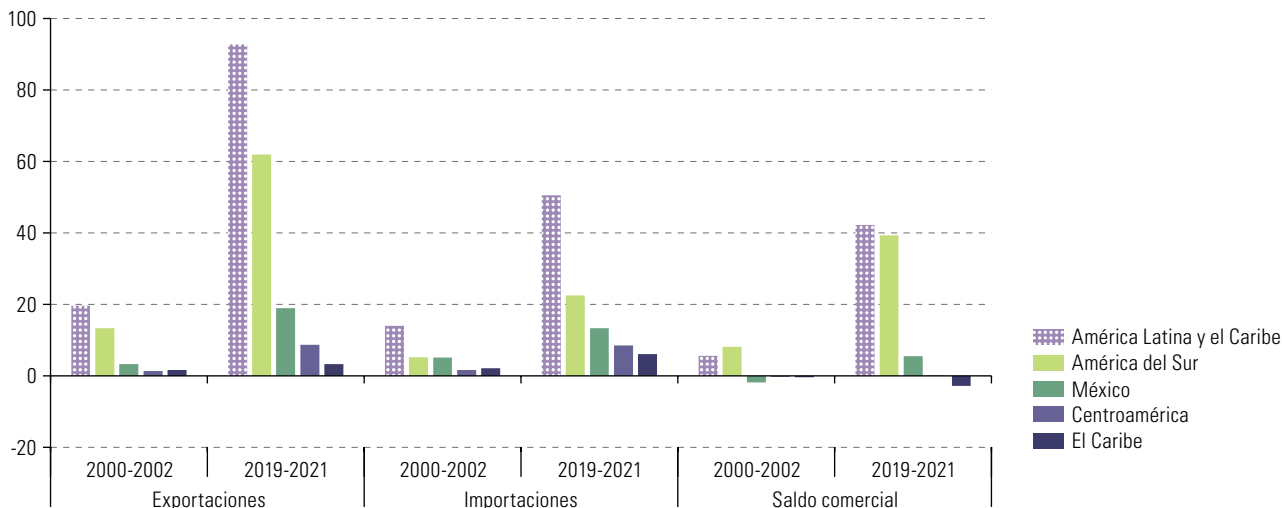
B. Composición de las exportaciones automotrices brutas según valor agregado local e insumos importados incorporados, 2017
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/> y la matriz de insumo-producto mundial de 2017, preparada por el Banco Asiático de Desarrollo (BAsD), la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) y la CEPAL.

Las exportaciones regionales de alimentos, bebidas y tabaco han sido las más dinámicas entre todos los sectores manufactureros en los últimos 20 años: su valor se multiplicó casi por 5 y el superávit regional se multiplicó por 7. América del Sur es ampliamente superavitaria, Centroamérica se ubica en una posición cercana al equilibrio y el Caribe es deficitario (véase el gráfico 9). El Brasil, México y la Argentina representan en conjunto dos tercios de las exportaciones regionales. En 2021, esos países ocuparon los puestos 9, 16 y 23, respectivamente, entre los principales exportadores mundiales del sector. Las exportaciones de alimentos son bastante diversificadas en cuanto a sus destinos. Al igual que en otros sectores, los Estados Unidos y la propia región son los principales destinos, pero también tienen participaciones relevantes China, los otros países de Asia y la Unión Europea.

Gráfico 9
América Latina y el Caribe (subregiones y países seleccionados): comercio de alimentos, bebidas y tabaco, promedios 2000-2002 y 2019-2021
(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://comtrade.un.org/>.

Las crecientes tensiones geopolíticas, los avances tecnológicos vinculados con la cuarta revolución industrial y la necesidad de reducir la huella de carbono del transporte de carga parecen converger hacia un escenario de acortamiento o regionalización de las redes internacionales de producción, en el que las empresas multinacionales buscan reducir su exposición a perturbaciones del suministro y acercarse a sus principales mercados de consumo. Dicho escenario ofrece atractivas oportunidades a la región, especialmente asociadas a la llegada de empresas manufactureras interesadas en acercarse al mercado estadounidense. Dada la importancia de la cercanía geográfica en dicha estrategia, las oportunidades asociadas a eventuales procesos de deslocalización cercana (*nearshoring*) parecen concentrarse en países como México, Costa Rica y la República Dominicana, que además poseen acuerdos de libre comercio con los Estados Unidos.

Particularmente en América del Sur, el futuro del sector manufacturero exportador está ligado a la revitalización del comercio intrarregional. Para ello se requiere generar un mercado amplio y estable, que combine una escala eficiente con la minimización de los costos de transacción asociados a la integración productiva transfronteriza. A su vez, ello demanda iniciativas de integración que trasciendan los acuerdos existentes y avancen hacia la convergencia entre las distintas agrupaciones subregionales. Fuera del ámbito arancelario, la agenda de convergencia incluye varios temas de gran importancia, como el uso estratégico de los sistemas nacionales de compras públicas, la armonización regulatoria y el establecimiento de acuerdos regionales de facilitación del comercio.

Actualmente todos los principales actores de la economía mundial están implementando iniciativas de política industrial orientadas al desarrollo de capacidades manufactureras en sectores estratégicos como el farmacéutico, el de los microprocesadores y la electromovilidad. En el caso de la región, parece claro que las señales del mercado por sí solas serán insuficientes para revertir el rezago exportador en el sector de las manufacturas. En consecuencia, no es la necesidad de una política de fomento productivo lo que está hoy en discusión, sino más bien sus características, objetivos e instrumentos. La creciente servicificación del sector manufacturero implica que el diseño de tales políticas deba considerar todas las actividades que forman parte de las cadenas industriales de valor. En efecto, la calidad de las infraestructuras digital, logística y de servicios de apoyo a la industria, así como las capacidades nacionales en materia de investigación, desarrollo e innovación, son factores determinantes de la competitividad exportadora en el sector de las manufacturas. Tal es el caso también de las políticas orientadas a aumentar la sostenibilidad ambiental de las exportaciones industriales de la región, particularmente de aquellas basadas en el procesamiento de recursos naturales, que en los próximos años se verán sometidas a crecientes requisitos regulatorios en ese sentido en la Unión Europea y otros mercados de países avanzados.

C. Las disrupciones en las cadenas marítimas de suministro: impactos y perspectivas

Las cadenas marítimas de suministro, que movilizan el 80% del volumen del comercio mundial de bienes y el 70% de su valor, sufrieron profundas disrupciones desde el inicio de la pandemia de COVID-19 en 2020. Son cuatro los factores principales que han generado cuellos de botella en dichas cadenas: i) los cierres masivos de actividades para evitar el contagio, que mantuvieron a la fuerza laboral apartada de la producción de bienes y la provisión de servicios (incluidos los servicios portuarios y logísticos); ii) la mayor congestión en los puertos; iii) la limitada disponibilidad de contenedores, y iv) la elevada concentración de la industria naviera. Esas disrupciones tuvieron diversas

consecuencias, entre las que destacan la escasez de productos importados, las alteraciones en los mercados de logística, la pérdida de confiabilidad de los embarques debido a las demoras atribuibles a la mayor congestión, y un marcado incremento de los fletes marítimos.

El mayor desafío que enfrenta el transporte marítimo de carga es recuperar su confiabilidad, que se ha visto alterada por las disrupciones ya mencionadas. Desde enero de 2019, la fiabilidad de los itinerarios marítimos programados alcanzó el valor máximo en mayo de ese año. Entre junio y diciembre de 2020 registró una pronunciada tendencia a la baja, tras lo cual experimentó una relativa estabilización. En 2022 se mantuvo, en promedio, en un 34%. Las medidas operativas adoptadas por las navieras durante el primer tramo de la pandemia, especialmente las cancelaciones de paradas (*blank sailings*), han tenido un impacto significativo en la pérdida de confiabilidad de los itinerarios marítimos.

Las perturbaciones en las cadenas marítimas de suministro también se vieron alimentadas por los cierres masivos de fronteras, puertos y aeropuertos que caracterizaron la primera etapa de la pandemia. Al mismo tiempo, las disrupciones en el transporte marítimo desencadenaron problemas en el eslabón terrestre, como la falta de choferes para el transporte de la carga por camión y de trabajadores para completar los turnos en los puertos. Esta situación provocó mayor congestión y enlenteció aún más la cadena de suministro, mientras que el aumento del comercio electrónico en el contexto de la pandemia presionó aún más la demanda. A inicios de 2022, cuando parecía que las cadenas de suministro comenzaban a estabilizarse, el conflicto entre la Federación de Rusia y Ucrania generó nuevas presiones.

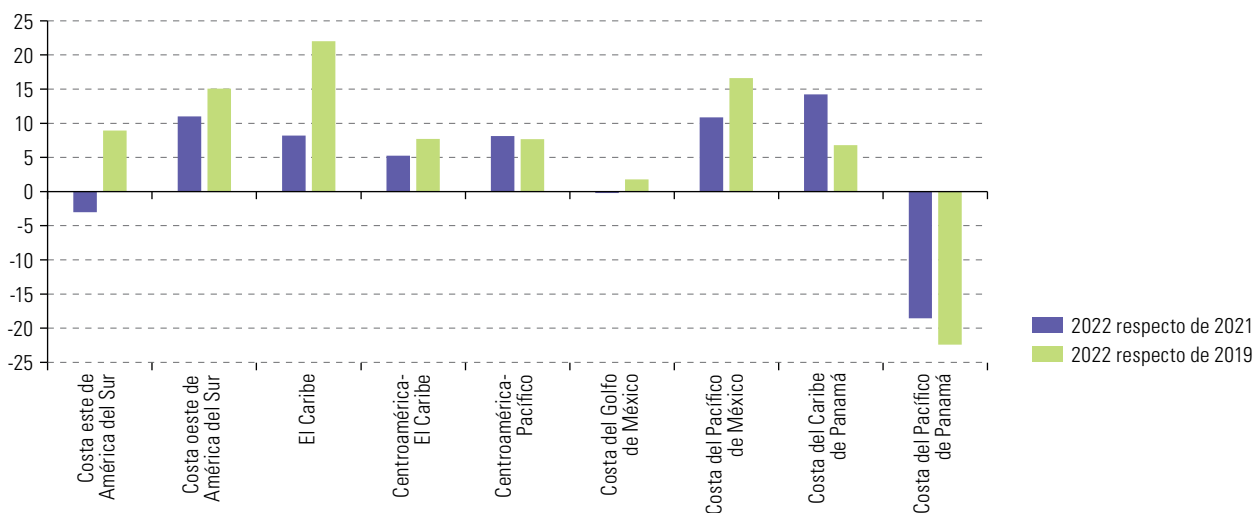
Como se aprecia en el gráfico 10, en la región, tanto las exportaciones como las importaciones de contenedores llenos por vía marítima registraron variaciones mixtas en el primer semestre de 2022 en comparación con el mismo período de 2021. Al contrastar las exportaciones del primer semestre de 2022 con igual período de 2019, se observan variaciones positivas con las que se superan los niveles registrados antes de la pandemia (la única excepción es la costa del Pacífico de Panamá), mientras que las variaciones de las importaciones de contenedores registran incrementos respecto del primer semestre de 2019 (la única excepción es la costa del Caribe de Panamá).

Gráfico 10

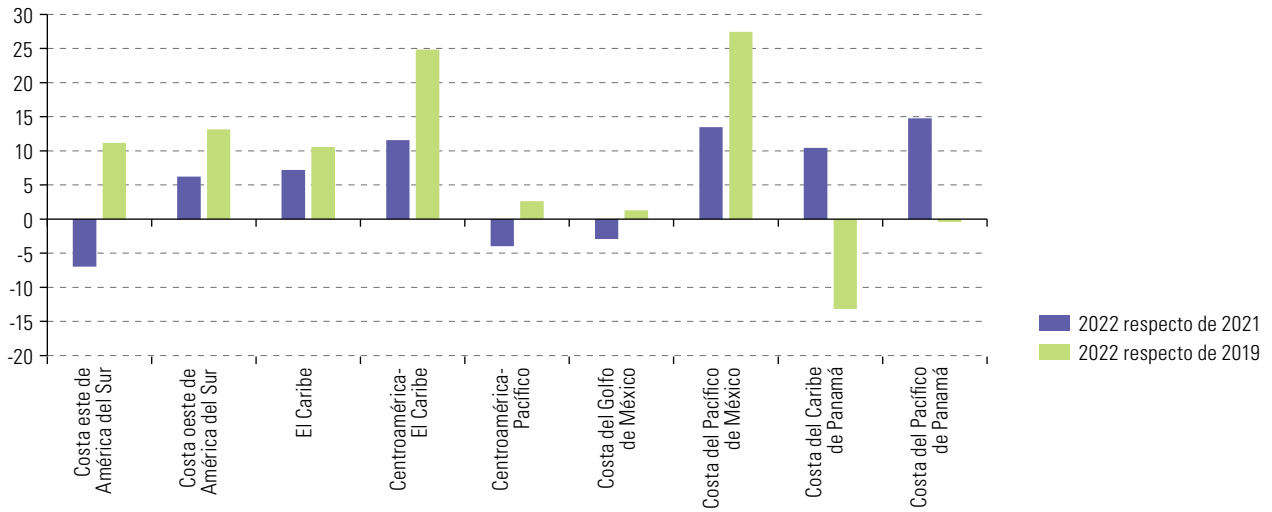
América Latina y el Caribe: variación del volumen de las exportaciones e importaciones marítimas en contenedores por costa^a, primer semestre de 2022 respecto de igual período de 2019 y 2021

(En porcentajes)

A. Exportaciones



B. Importaciones

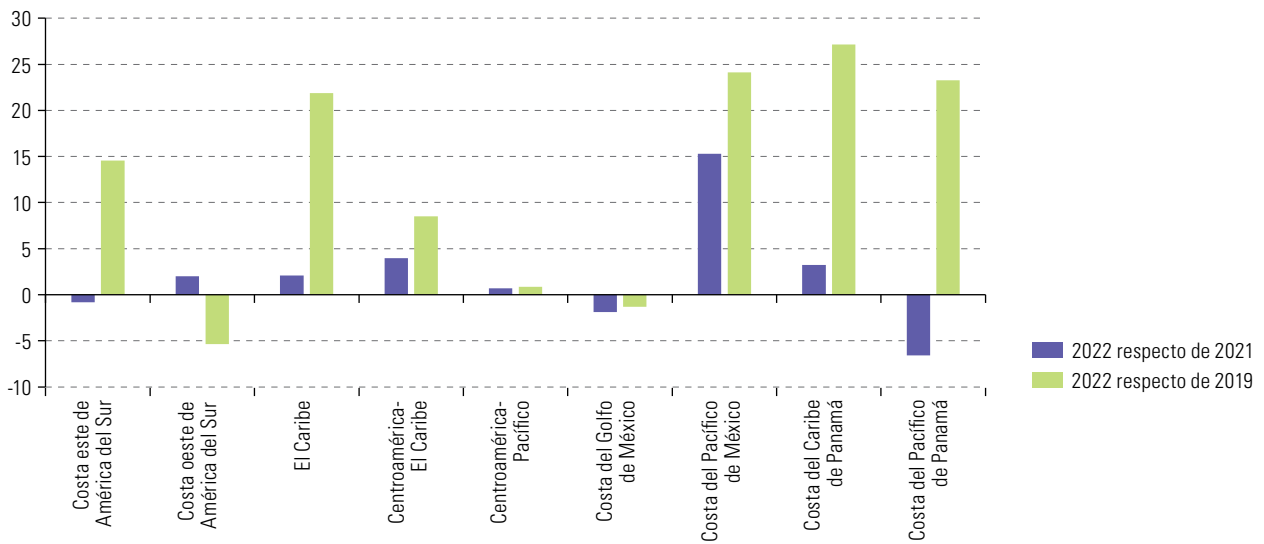


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos oficiales de cada uno de los puertos.
^a Medido en unidad equivalente a 20 pies (TEU).

El movimiento total de carga en los puertos de la región presentó variaciones en general marginales entre el primer semestre de 2021 y el mismo período de 2022, con excepción de la costa mexicana del Pacífico, que mostró un incremento muy superior al resto de las costas (véase el gráfico 11). Al comparar el primer semestre de 2022 con el mismo período de 2019, los resultados son más positivos, con excepción de la costa oeste de América del Sur y la costa del Golfo de México.

Gráfico 11

América Latina y el Caribe: variación de los movimientos de contenedores por costa^a, primer semestre de 2022 respecto de igual período de 2019 y 2021
 (En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos oficiales de cada uno de los puertos.
^a Medido en unidad equivalente a 20 pies (TEU).

Uno de los principales efectos de las perturbaciones en las cadenas mundiales de suministro ha sido el notorio incremento del precio de los fletes marítimos. Después de haber registrado un crecimiento acentuado desde mediados de 2020, en los últimos meses se ha vislumbrado una tendencia a la estabilización de los fletes en las rutas entre Asia y los Estados Unidos, pero no en la mayoría de las rutas con origen o destino en América Latina. Cabe notar que, en la mayoría de las rutas, el aumento de los fletes ha sido muy superior al de los volúmenes transportados.

Si bien el transporte marítimo ya venía mostrando una tendencia hacia una mayor concentración por parte de las compañías navieras desde 2010, la crisis sanitaria y la consecuente interrupción de las cadenas de suministro reforzaron dicha tendencia. El incremento histórico de los fletes marítimos se reflejó en ganancias extraordinarias para las navieras, en particular para las empresas líderes, lo que facilitó el proceso de integración vertical de estas compañías por medio de adquisiciones o inversiones, con lo que ampliaron su cobertura y diversificaron sus servicios.

El cambio en el comportamiento del ciclo marítimo con respecto a los fletes observado en los últimos años ha mostrado un nuevo dinamismo en casi todas las rutas a nivel mundial. Mientras que el comercio ha exhibido un patrón relativamente estable, e incluso en algunos casos con tendencia decreciente, el aumento en el caso de los fletes de contenedores ha sido mayor. El cambio en el funcionamiento tradicional del ciclo marítimo podría explicarse por la trayectoria de la oferta, que se ha visto alterada por distintos factores, como las condiciones imperantes durante la pandemia, la cancelación de paradas y la inactividad temporal de los buques (*laid-up*), los problemas de congestión portuaria y en la distribución tierra adentro, y la insuficiente dotación de trabajadores. La tendencia a una mayor concentración de las navieras y el debate generado a nivel mundial en torno a si la administración de la oferta de las grandes empresas navieras ha sido la causa del aumento del precio de los fletes marítimos constituye uno de los mayores desafíos a dilucidar en el comportamiento del transporte marítimo.

Mucho antes de que se adoptaran los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y se aprobara el Acuerdo de París sobre el cambio climático, la Organización Marítima Internacional (OMI) ya había iniciado acciones dirigidas a reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) de los buques, con la adopción en 1997 del Protocolo de 1978 relativo a la Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación del Mar Originada por Buques. Sin embargo, dichas iniciativas han sido insuficientes para reducir las emisiones de óxido de azufre, una sustancia que contribuye a la contaminación ambiental y a la destrucción de la capa de ozono. La misma situación se ha observado en el cumplimiento de los compromisos suscritos en el marco del Acuerdo de París sobre el cambio climático y otros acuerdos sucesivos. El transporte marítimo origina alrededor del 3% de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero; por ende, avanzar con celeridad hacia su descarbonización constituye un desafío urgente en el contexto de la lucha contra el cambio climático.

El mundo debe progresar sostenidamente hacia el uso de energías limpias en todos los medios de transporte y, en el caso de las navieras, acelerar también la utilización de corredores verdes portuarios. De acuerdo con los compromisos emanados del Acuerdo de París y las metas planteadas por los Estados miembros en otros foros, la CEPAL está avanzando en materia de investigación y propuestas en este sentido, entre las que se destaca la mitigación del impacto ambiental generado por los cruceros.

Actualmente existe una creciente tendencia hacia la producción de hidrógeno verde en los puertos. A diferencia de otras fuentes de energía limpia, el hidrógeno verde puede exportarse a otros países. Para ello, es preciso que los países de la región sigan avanzando en la generación de alternativas técnicas para su almacenamiento y transporte.

Por ejemplo, como parte de las estrategias en torno al hidrógeno verde, el Ministerio de Energía de Chile ha suscrito un acuerdo con el Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping para instalar una red de corredores verdes que permitan el transporte marítimo verde dentro y fuera de Chile, en el que se destaca el financiamiento a través de asociaciones público-privadas.

Por último, es necesario subrayar la persistente brecha de infraestructura económica en América Latina y el Caribe, que se ha exacerbado producto de la crisis sanitaria y el conflicto entre la Federación de Rusia y Ucrania. En este contexto, la implementación de asociaciones entre los sectores público y privado puede contribuir a mejorar la infraestructura que necesita la región y avanzar hacia el cumplimiento de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los ODS. Los niveles de financiamiento de la infraestructura y el mejor aprovechamiento de las capacidades disponibles siguen siendo temas pendientes para la región, que exigen una postura más vigorosa. Más allá de los esfuerzos aislados, América Latina y el Caribe precisa una mayor coordinación y cooperación regional e internacional.

Múltiples crisis debilitan el comercio mundial y regional

- A. La hiperglobalización en crisis
- B. En 2022 el comercio mundial de bienes pierde dinamismo
- C. El comercio mundial de servicios continúa recuperándose en 2022
- D. Comercio mundial y gobernanza: entre el retorno del multilateralismo y la creciente importancia de la geopolítica
- E. El desempeño exportador regional en 2022 depende de los precios de las materias primas y la recuperación de los servicios

Bibliografía

Anexo I.A1

A. La hiperglobalización en crisis

Desde la década de 1990, la economía mundial se ha caracterizado por un acelerado proceso de globalización comercial y financiera, que, habida cuenta de su intensidad y alcance, se ha denominado “hiperglobalización” (Rodrik, 2011). El fin de la Guerra Fría, la adopción del denominado consenso de Washington por gran parte del mundo en desarrollo y la irrupción de China en la economía mundial fueron, junto con los avances tecnológicos como Internet, hitos claves en la conformación de un mercado global con una gran movilidad transfronteriza de bienes, servicios y capitales (Bárcena y Herreros, 2021). En el plano productivo, esa hiperglobalización se ha reflejado, principalmente, en la proliferación de las cadenas globales de valor. Bajo esta modalidad, las empresas transnacionales —cuya sede suele encontrarse en países avanzados— deslocalizan segmentos de sus procesos productivos a países en desarrollo con miras a beneficiarse de los menores costos laborales, las exenciones tributarias y el acceso a los recursos naturales, entre otras ventajas. De ese modo, en las tres últimas décadas se han conformado tres grandes “fábricas” a nivel mundial: Asia Oriental y Sudoriental, Europa y América del Norte. La creación de la Organización Mundial del Comercio (OMC) en 1995 y la posterior adhesión de China en 2001, junto con numerosos tratados de libre comercio, dieron un sustento institucional a ese proceso de fragmentación productiva.

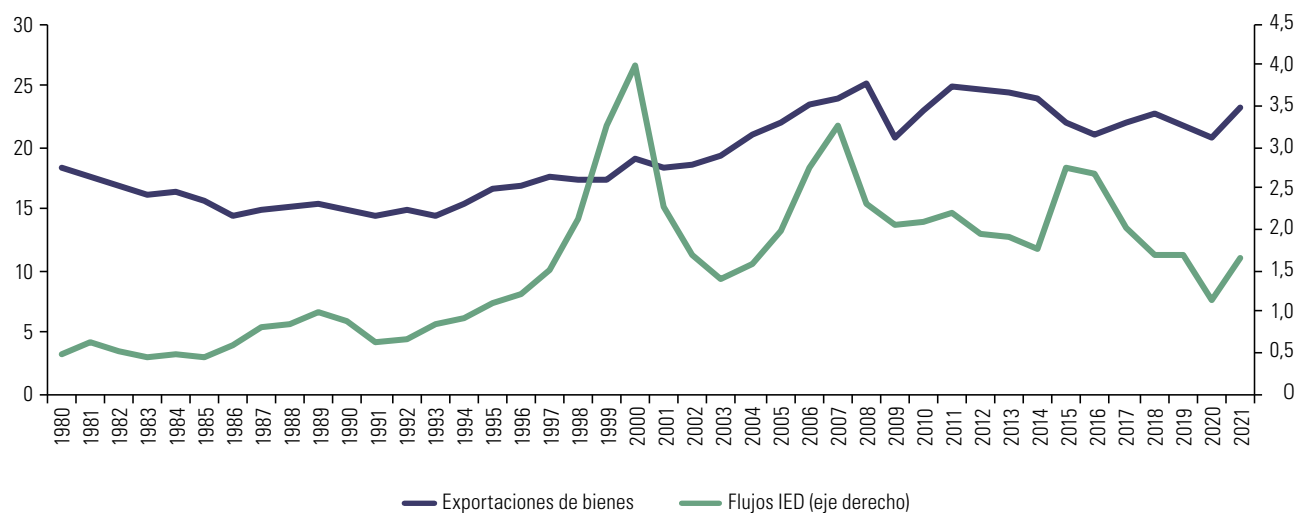
Las economías en desarrollo (principalmente asiáticas) que han logrado insertarse de modo competitivo en las cadenas globales de valor han conseguido dinamizar sus economías y mejorar notablemente sus indicadores sociales. Sin embargo, en los países desarrollados, la hiperglobalización ha tenido complejos impactos económicos y distributivos. La deslocalización de las actividades industriales hacia algunos países en desarrollo y la competencia de los productos exportados por estos han contribuido a un marcado aumento de la desigualdad y a la caída de la participación del empleo manufacturero en el empleo total (Naciones Unidas, 2020; Antràs, 2020; Rodrik, 2019; Nager, 2017; Atkinson, 2018). Así pues, tanto en los Estados Unidos como en Europa han cobrado impulso las fuerzas políticas que se declaran críticas con la globalización en sus distintas vertientes. Autor y otros (2020) y Colantone y Stanig (2018) establecen un nexo causal entre la competencia de las importaciones procedentes de China y el aumento de la polarización política en los Estados Unidos y el mayor apoyo mostrado a los partidos nacionalistas y aislacionistas en Europa Occidental. Ante la falta de políticas redistributivas que compensen a los sectores más afectados por la globalización, cabe esperar que la resistencia a este fenómeno se mantenga o acentúe en los próximos años, sobre todo si se masifican ciertas tecnologías como la robotización y la automatización, que reducen la demanda de trabajadores poco calificados (Antràs, 2020).

En los últimos 15 años, la economía mundial ha experimentado una serie de perturbaciones económicas, geopolíticas y sanitarias de gran magnitud: la crisis financiera internacional de 2008-2009, las tensiones económicas entre los Estados Unidos y China a partir de 2017, la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) a partir de 2020 y el actual conflicto en Ucrania. La conjunción de estas perturbaciones ha debilitado a la globalización como motor del crecimiento mundial. De ese modo, dos variables cruciales de la hiperglobalización de los años 1990 y 2000, a saber, el comercio y la inversión extranjera directa (IED), han mostrado un bajo dinamismo tras la crisis financiera. Mientras que entre 1990 y 2007 el volumen del comercio mundial de bienes se expandió a una tasa media del 6,3% anual, entre 2012 y 2021 apenas lo hizo a un 2,4% anual. Por su parte, solo en 2015 y 2016 los flujos anuales de IED superaron ligeramente su nivel máximo anterior a la crisis (1,9 billones de dólares), alcanzado en 2007. La participación del comercio de bienes en el PIB mundial alcanzó su nivel máximo histórico (25%) en 2008, y en 2021 llegó al 23% (véase el gráfico I.1). Por su parte, la participación de los flujos de IED en el PIB mundial alcanzó su máximo (4%) en 2000, y en 2021 apenas llegó al 1,6%.

Gráfico I.1

Participación de las exportaciones de bienes y los flujos de IED en el PIB mundial, 1980-2021

(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/>; Fondo Monetario Internacional (FMI), World Economic Outlook Database [en línea] <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2022/April>.

La desaceleración del comercio y la IED en los últimos 15 años obedece a factores de diversa índole. Entre ellos, destaca la creciente conflictividad en las relaciones económicas entre las principales potencias y, especialmente, entre los Estados Unidos y China, que se encuentran embarcados en una intensa competencia económica y tecnológica. Una consecuencia directa de esto es el debilitamiento que viene sufriendo desde hace varios años el sistema multilateral de comercio (CEPAL, 2021). Por otra parte, las notables transformaciones económicas ocurridas en China desde la apertura de su economía a finales de los años 1970 han terminado por reducir su dependencia del comercio exterior (véase el gráfico I.2). En efecto, gracias a un eficiente proceso de sustitución de importaciones, hoy China es capaz de producir diversos insumos que anteriormente debía importar, mientras que el aumento del poder adquisitivo de su población ha hecho que una proporción creciente de su producción se oriente al mercado interno. En el plano tecnológico, los avances vinculados a la cuarta revolución industrial han permitido automatizar un abanico cada vez mayor de procesos industriales (reduciendo los incentivos a trasladar la producción a países con bajos costos laborales), así como reemplazar el comercio de bienes físicos por flujos de productos y servicios digitales en un número cada vez mayor de sectores.

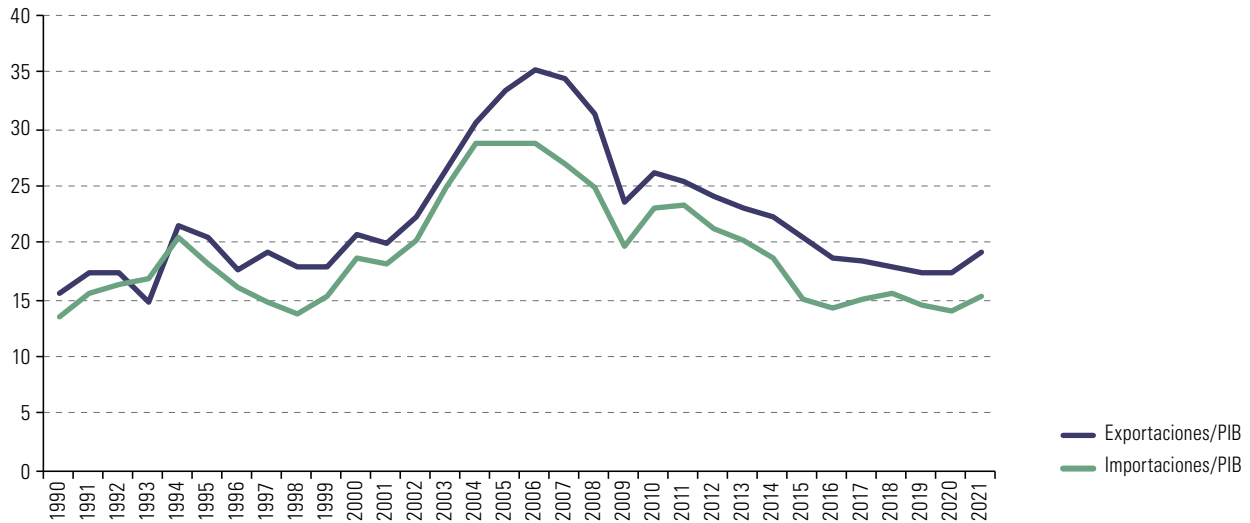
En las tres últimas décadas, la lógica predominante en la organización de las cadenas globales de valor se ha centrado en minimizar los costos. Esto se ha traducido en una elevada concentración geográfica de la producción mundial de bienes estratégicos como los microprocesadores, los dispositivos médicos, los principios activos para medicamentos y los fertilizantes. Los problemas derivados de este fenómeno ya comenzaron a manifestarse a raíz de ciertos fenómenos climáticos extremos, como el tsunami que asoló al Japón en 2011 y las inundaciones que afectaron a Tailandia ese mismo año (CEPAL, 2020). Sin embargo, las masivas perturbaciones ocasionadas por la pandemia y el conflicto en Ucrania han puesto de relieve la escasa resiliencia de las redes mundiales de suministro. En respuesta, algunas de las principales economías mundiales están emprendiendo iniciativas de política industrial que podrían llevar a una importante reconfiguración de las cadenas globales de valor en los próximos años (véase la sección D). En este contexto, la economía mundial parece atravesar una transición

desde el orden neoliberal establecido tras el fin de la Guerra Fría hacia un nuevo orden geoeconómico, caracterizado por una mayor conciencia de los riesgos que plantea la interdependencia económica en materia de seguridad (Roberts, Moraes y Ferguson, 2019).

Gráfico I.2

China: participación de las exportaciones e importaciones de bienes en el PIB, 1990-2021

(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC), WTO Stats [base de datos en línea] <https://stats.wto.org/>; Fondo Monetario Internacional (FMI), World Economic Outlook Database [en línea] <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2022/April>.

Hoy en día, no está claro que la hiperglobalización de los últimos 30 años haya llegado a un punto de inflexión tras el cual tienda a revertirse. En efecto, la evolución del comercio y la IED desde la crisis financiera mundial apunta a una ralentización de la globalización, más que a un retroceso. Sin embargo, resulta evidente que el contexto político se ha vuelto menos favorable al aumento de la interdependencia económica entre las distintas regiones mundiales. Así pues, es probable que en los próximos años asistamos a una mayor regionalización del comercio, la IED y las redes productivas. Los países de América Latina y el Caribe deben prestar atención a los profundos cambios que se están produciendo en la geopolítica del comercio mundial, así como definir estrategias conjuntas que permitan una mejor integración de la región en un contexto mundial marcado por una gran incertidumbre.

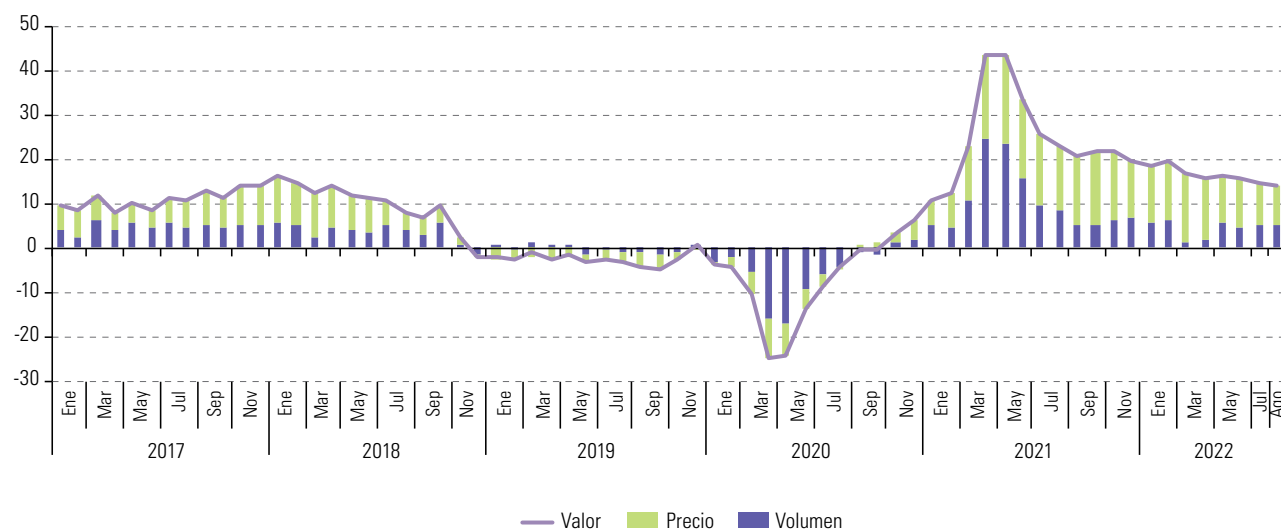
B. En 2022 el comercio mundial de bienes pierde dinamismo

Tras caer un 5% en 2020 a raíz de la pandemia de COVID-19, el volumen del comercio mundial de bienes se recuperó rápidamente y, en 2021, registró una expansión del 9,8% —la mayor desde 2010. Si bien esta cifra se debió en gran medida a los bajos niveles registrados en 2020, las proyecciones iniciales para 2022 apuntaban a una expansión del 4,7%, equivalente al doble de la tasa media de crecimiento del comercio mundial de bienes en la última década. No obstante, tras el inicio del conflicto entre la Federación de Rusia y Ucrania en febrero de 2022, el volumen del comercio mundial registró una marcada pérdida de dinamismo en marzo y abril. En ese contexto, en abril la OMC rebajó sus proyecciones de crecimiento para 2022 al 3% (OMC, 2022a). En agosto de 2022, el valor del comercio mundial seguía creciendo a una tasa interanual de dos dígitos (véase el gráfico I.3). Sin

embargo, esto se explica principalmente por el componente precio, influido por la subida en el precio de los combustibles, los alimentos y los fertilizantes, que ya se había observado en 2021 y se intensificó a raíz del conflicto en Ucrania. Como se analizará más adelante, la marcada desaceleración de la economía mundial en 2022 permite concluir que la expansión del comercio seguirá perdiendo dinamismo en el tramo final de 2022 y en 2023.

Gráfico I.3

Variación interanual del comercio mundial de bienes en valor, volumen y precio, enero de 2017 a agosto de 2022
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, World Trade Monitor [base de datos en línea] <https://www.cpb.nl/en/world-trade-monitor-august-2022>.

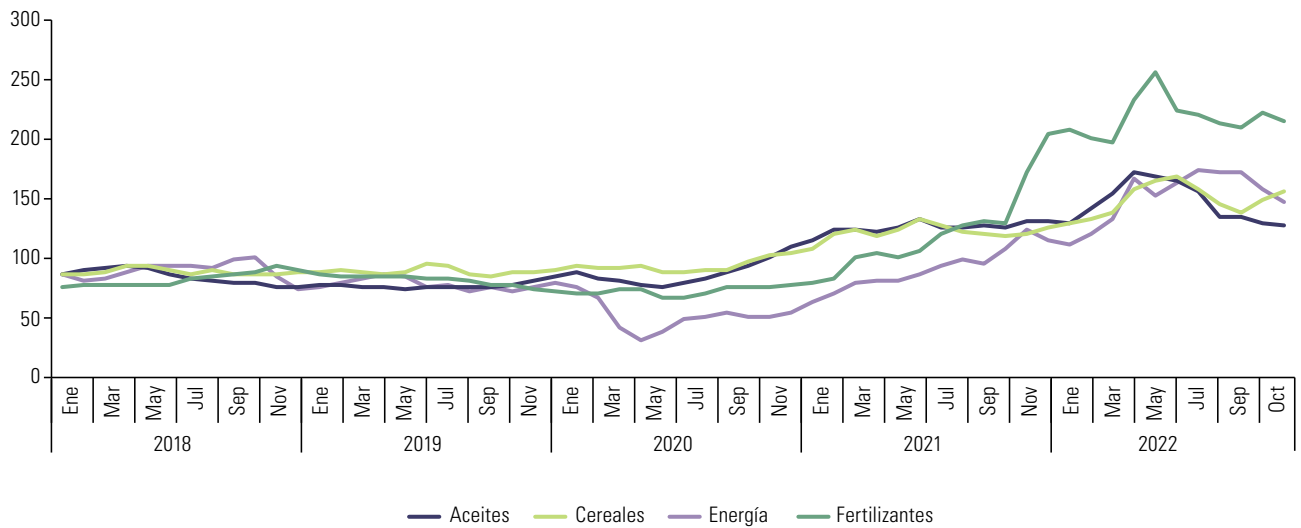
La desaceleración del comercio mundial en 2022 se debe en gran medida a diversas perturbaciones generadas por el conflicto entre la Federación de Rusia y Ucrania. Si bien en 2021 ambos países apenas representaban conjuntamente el 1,9% del PIB mundial y el 2,5% de las exportaciones mundiales de bienes, su peso es mucho mayor en el abastecimiento de cereales y oleaginosas y, en el caso de la Federación de Rusia, también en fertilizantes, metales, petróleo y gas. En 2020, el 28% de las exportaciones mundiales de trigo, el 15% de las de maíz y alrededor del 60% de las de aceite de girasol se originaron en estos dos países (CEPAL, 2022b). Por su parte, la Federación de Rusia fue en 2021 el principal exportador mundial de fertilizantes, con una participación del 15%, así como el país de origen del 25% y el 39% de las importaciones de petróleo y gas natural, respectivamente, de la Unión Europea (Comisión Europea, 2022).

Las sanciones aplicadas a la Federación de Rusia por los Estados Unidos, la Unión Europea y otras economías, el cierre de los puertos ucranianos del Mar Negro hasta agosto de 2022 y las respuestas adoptadas por terceros países (como la prohibición de exportar trigo decretada en mayo por la India, segundo productor mundial) han ocasionado perturbaciones en el suministro internacional de cereales, oleaginosas, combustibles y fertilizantes, que se han traducido en fuertes alzas de los precios (véase el gráfico I.4). Desde mediados del segundo trimestre, los precios de esos productos han revertido parcialmente sus alzas iniciales. Sin embargo, esas subidas han reforzado las presiones inflacionarias que habían comenzado a apreciarse en 2021 a causa de la liquidez generada por los programas de estímulo fiscal y monetario adoptados tras la irrupción de la pandemia y de las perturbaciones ocurridas en las cadenas mundiales de suministro a raíz del COVID-19. En consecuencia, la inflación en los Estados Unidos, la Unión Europea y el Reino Unido ha alcanzado sus niveles máximos en, al menos,

los últimos 30 años (véase el gráfico I.5). Al mismo tiempo, a inicios de 2022, más de la mitad de las economías emergentes registraban tasas interanuales de inflación superiores al 7% (Carstens, 2022). En respuesta, tanto en los países desarrollados como en varios países en desarrollo se han registrado aumentos sucesivos de los tipos de interés de política monetaria¹, lo que ha frenado la actividad económica.

Gráfico I.4

Índice de precios de los grupos de materias primas seleccionados, enero de 2018 a octubre de 2022 (Índice, 2010=100)^a

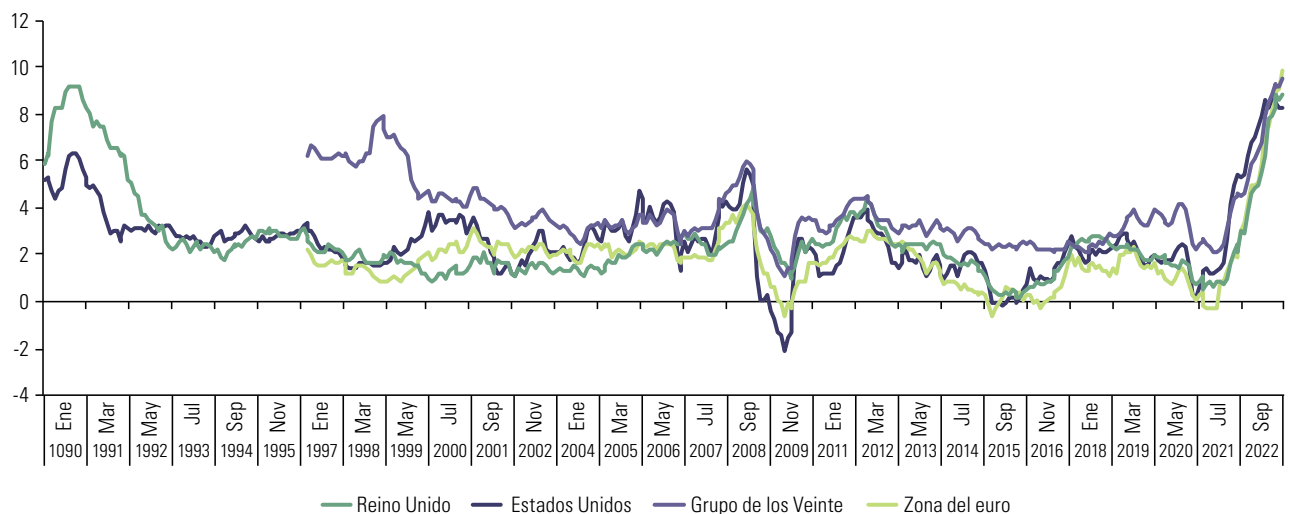


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Banco Mundial, Commodity Markets [base de datos en línea] <https://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets>.

^a Índice basado en los precios en dólares corrientes.

Gráfico I.5

Estados Unidos, zona del euro, G-20 y Reino Unido: variación interanual del índice de precios al consumidor, enero de 1990 a septiembre de 2022 (En porcentajes)



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

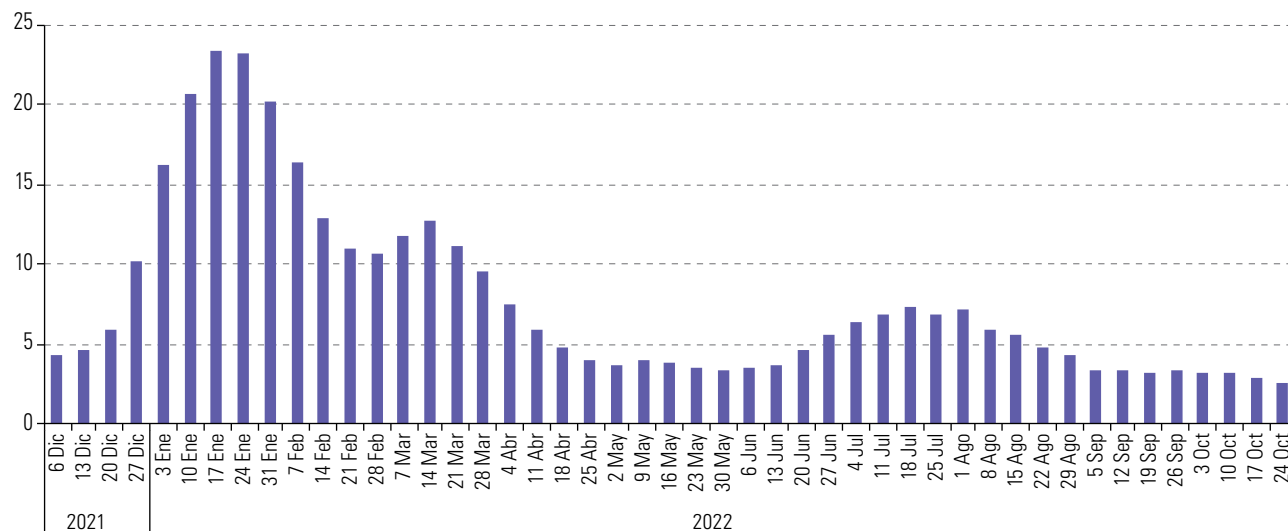
¹ Entre julio de 2021 y julio de 2022, 75 bancos centrales aumentaron los tipos de interés y, en promedio, cada uno lo hizo 3,8 veces (Georgieva, 2022).

Al margen de su impacto en el precio de las materias primas, el conflicto en Ucrania ha agravado las perturbaciones sufridas por las cadenas mundiales de suministro, que han quedado en evidencia a raíz de la pandemia. Por ejemplo, la Federación de Rusia es el principal productor mundial de paladio y uno de los principales productores de rodio, metales utilizados en la producción de convertidores catalíticos para vehículos (OMC, 2022b). Por su parte, en Ucrania se origina el 70% de las exportaciones mundiales de gas neón, un subproducto de la fabricación de acero que, a su vez, constituye un insumo importante para producir microprocesadores (Ruta, 2022). Asimismo, las perturbaciones en la actividad portuaria del mar Negro, el alza de los combustibles y las disrupciones en las cadenas de suministro han contribuido a que se produzcan nuevos aumentos de los fletes marítimos (véase el capítulo III).

Por otro lado, desde agosto de 2022 se observa una tendencia descendente en el número de casos de COVID-19 notificados a nivel mundial (véase el gráfico I.6). Si bien los niveles actuales son muy inferiores a los máximos registrados desde el inicio de la pandemia, alcanzados en enero de 2022, esta sigue ocasionando disrupciones en la economía mundial y, en particular, en la de China, cuyo Gobierno mantuvo hasta comienzos de diciembre una estricta política de “COVID cero”. Así pues, en un contexto marcado por la prolongación del conflicto en Ucrania, las fuertes presiones inflacionarias, el endurecimiento de las políticas monetarias y la persistencia de la pandemia, las perspectivas de crecimiento mundial se han ido ajustando continuamente a la baja (véanse los gráficos I.7 y I.8).

Gráfico I.6

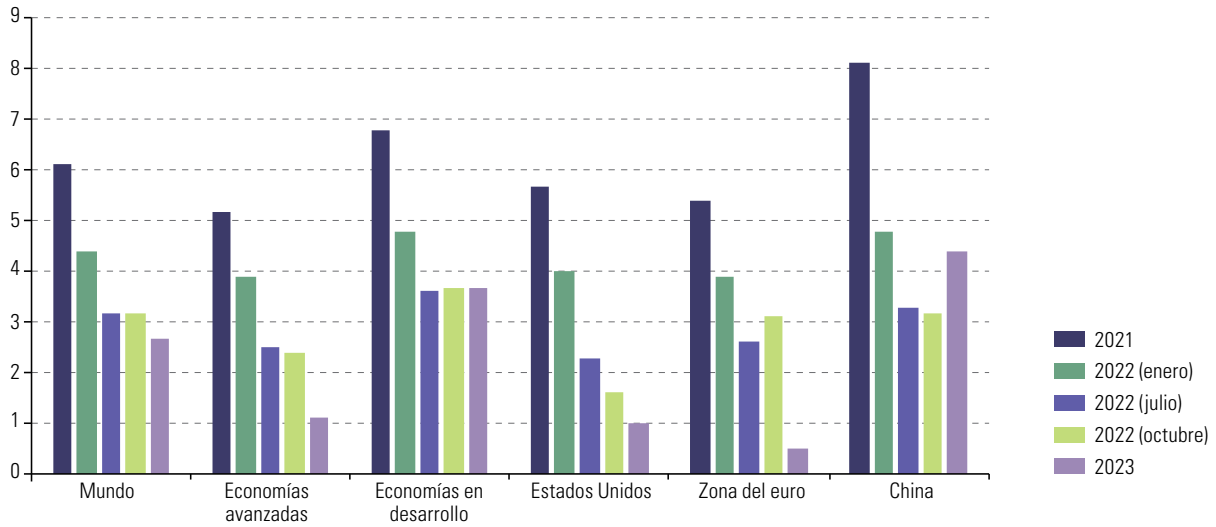
Número semanal de casos confirmados de COVID-19 en el mundo, diciembre de 2021 a octubre de 2022
(En millones de personas)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial de la Salud (OMS), WHO Coronavirus (COVID-19) Dashboard [base de datos en línea] <https://covid19.who.int/>.

Gráfico I.7

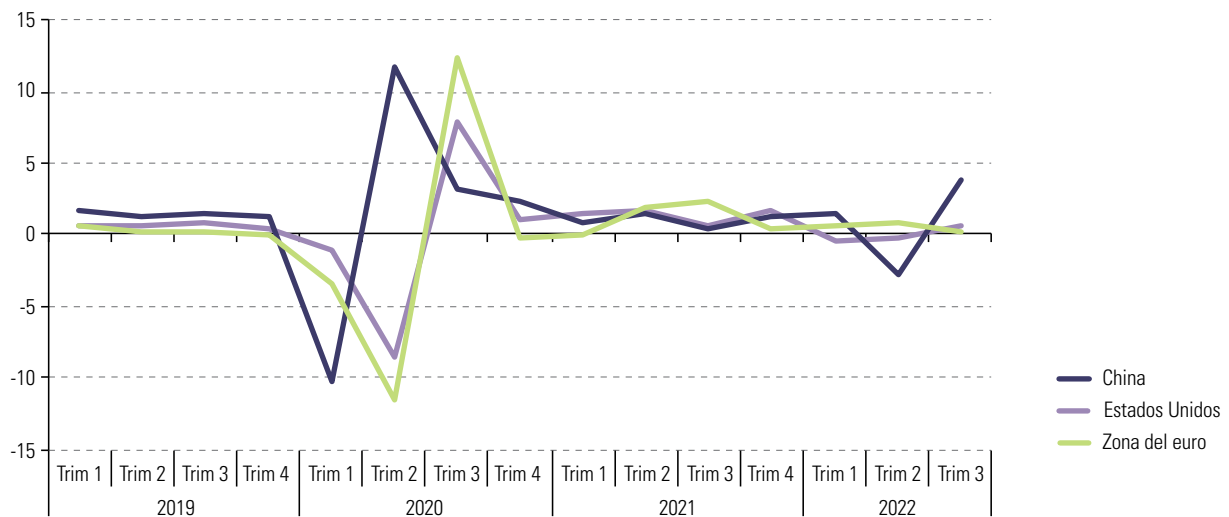
Mundo y agrupaciones y países seleccionados: variación anual del PIB en 2021 y proyecciones para 2022 y 2023
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Fondo Monetario Internacional (FMI), *World Economic Outlook Report October 2022. Countering the Cost-of-Living Crisis*, Washington, D.C.

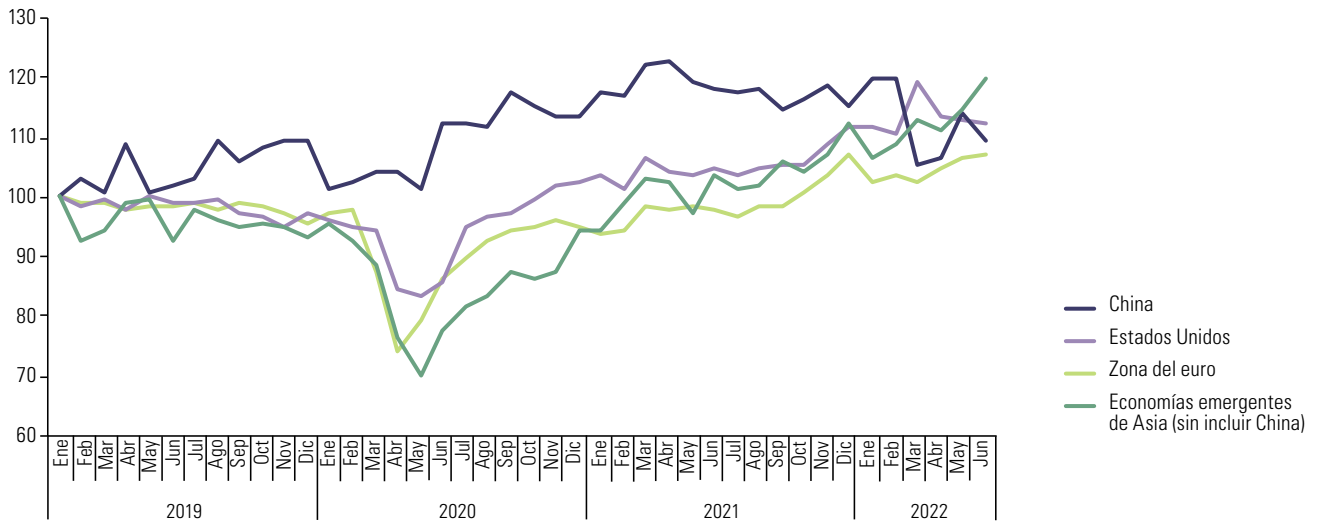
Gráfico I.8

China, Estados Unidos y zona del euro: variación del PIB respecto del trimestre anterior, primer trimestre de 2019 a tercer trimestre de 2022
(En porcentajes)



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

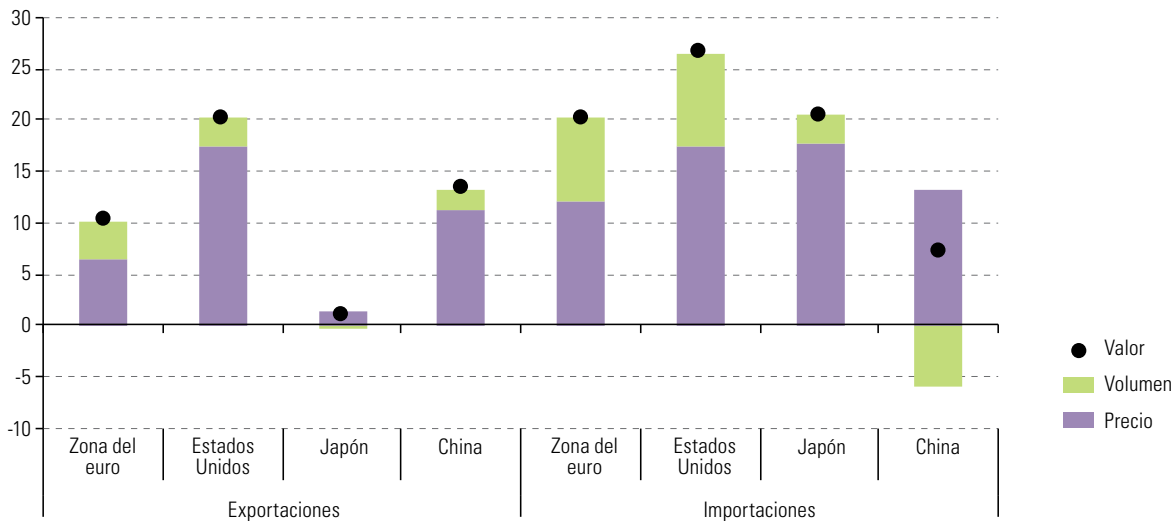
B. Importaciones



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, World Trade Monitor [base de datos en línea] <https://www.cpb.nl/en/world-trade-monitor-june-2022>.

Gráfico I.10

Economías seleccionadas: variación interanual del comercio de bienes por precio, valor y volumen, enero a junio de 2022 respecto del mismo período de 2021 (En porcentajes)



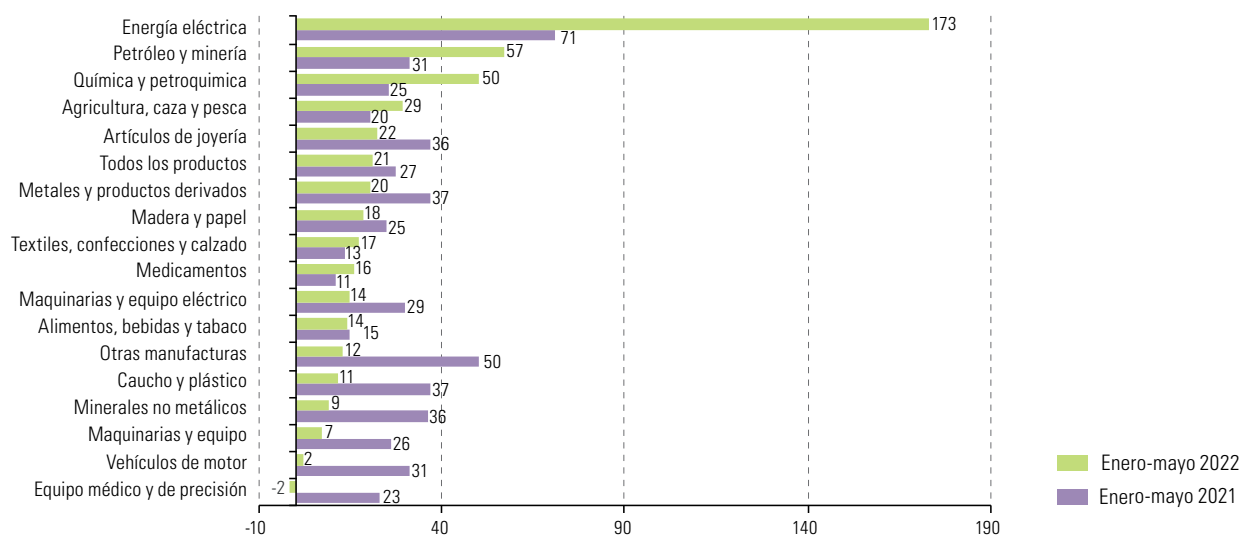
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, World Trade Monitor [base de datos en línea] <https://www.cpb.nl/en/world-trade-monitor-june-2022>.

Para analizar la evolución sectorial del comercio mundial de bienes en el período comprendido entre enero y mayo de 2022, se compiló información de 55 países que representaron el 70% de las importaciones mundiales de bienes en 2021 (véase el gráfico I.11). El valor de las importaciones totales de ese conjunto de países creció a una tasa interanual del 21% en el período examinado, una cifra inferior al crecimiento interanual del 27% registrado en el período comprendido entre enero y mayo de 2021. Sin embargo, al desagregar los datos por sectores, se constatan dos patrones diferenciados. Las adquisiciones de combustibles y otras materias primas muestran un mayor dinamismo en los primeros cinco meses de 2022 que en el mismo

período de 2021, principalmente debido al aumento de los precios. En la mayoría de los sectores manufactureros se da la situación contraria, como consecuencia de la desaceleración de la economía mundial y, por ende, de la demanda de importaciones. Las compras de minerales no metálicos, maquinaria y equipos no eléctrico y vehículos de motor destacaron por su escaso dinamismo, mientras que las adquisiciones de equipo médico y de precisión incluso cayeron un 2%. Cabe destacar que, en conjunto, los seis sectores que registraron menores tasas de crecimiento en los primeros cinco meses de 2022 habían mostrado un notable dinamismo en el mismo período de 2021, cuando su crecimiento superó el 20%.

Gráfico I.11

Economías seleccionadas (55 países)^a: variación del valor de las importaciones de bienes por sectores económicos, enero a mayo de 2021 y de 2022
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Departamento de Comercio de los Estados Unidos; Comisión Europea, Eurostat [base de datos en línea] <https://ec.europa.eu/eurostat>; Centro de Comercio Internacional (CCI); Administración General de Aduanas de China, y otras fuentes oficiales.

^a Los 55 países incluidos son los 27 miembros de la Unión Europea, Australia, Bosnia, 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, Colombia, Chile, México, Perú, Paraguay y República Dominicana). Las cifras entre paréntesis corresponden a la participación de cada sector en las importaciones mundiales de bienes en 2021.

La evolución sectorial de las importaciones de bienes en las cuatro principales economías del mundo confirma la pérdida de dinamismo de la demanda en China. En efecto, el valor de las compras externas totales en dicho país aumentó a una tasa interanual del 6,4% en los primeros cinco meses de 2022, una cifra que se ubica entre 15 y 17 puntos porcentuales por debajo del crecimiento de las importaciones de los Estados Unidos, la Unión Europea y el Japón en el mismo período (véase el cuadro I.1). De hecho, las importaciones chinas se contrajeron en varios rubros, como equipos médicos, vehículos, medicamentos, alimentos, textiles, confecciones y calzado, y otras manufacturas. La desaceleración de las importaciones chinas a lo largo de 2022 se comprueba en todas las principales categorías de bienes. Cabe destacar que, en abril, el valor de sus compras de bienes intermedios creció a una tasa interanual del 4%, esto es, el menor crecimiento registrado desde 2020, mientras que las importaciones de bienes de capital y de consumo registraron caídas interanuales del 25% y el 14%, respectivamente (véase el gráfico I.12).

Cuadro I.1

Estados Unidos, Unión Europea, China y Japón: variación interanual del valor de las importaciones de bienes, por grandes sectores económicos, enero a mayo de 2021 y de 2022 (En porcentajes)

Grandes sectores económicos	Estados Unidos		Unión Europea		China ^a		Japón	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Agricultura, caza y pesca	8,5	13,9	22,8	33,2	49,7	-3,4	7,4	17,8
Petróleo y minería	25,8	78,3	39,5	95,0	41,1	13,3	5,2	70,6
Alimentos, bebidas y tabaco	15,1	27,4	13,5	11,0	20,4	-7,0	0,4	11,1
Textiles, confecciones y calzado	16,7	32,8	11,9	12,7	36,7	-3,1	-9,0	0,7
Madera y papel	48,2	20,9	23,1	21,3	23,1	-4,1	1,8	29,7
Química y petroquímica	27,4	41,4	24,7	55,7	33,2	15,8	7,2	46,7
Medicamentos	3,1	11,9	13,0	16,5	18,9	-3,8	17,0	15,6
Caucho y plástico	42,0	14,3	37,0	12,6	30,6	2,5	17,9	3,2
Minerales no metálicos	28,1	21,5	30,3	7,0	91,5	-10,7	7,9	0,1
Metales y productos derivados	5,2	29,0	43,4	30,1	65,4	23,0	26,7	22,1
Maquinaria y equipo no eléctrico	24,0	15,9	28,7	2,2	28,7	-1,9	10,7	-2,0
Maquinarias y aparatos eléctricos	29,3	22,5	33,5	9,4	29,1	11,4	20,0	8,3
Equipo médico y de precisión	22,2	7,1	25,3	-1,0	22,4	-21,4	9,7	-0,2
Vehículos de motor	27,1	9,5	35,7	-6,5	59,7	-9,7	12,1	-10,2
Artículos de joyería	-3,6	59,0	43,7	11,4	180,8	-12,1	57,2	-15,8
Energía eléctrica	16,8	63,2	76,7	229,5	44,1	50,0
Otras manufacturas	60,6	21,8	42,3	5,8	60,5	-11,8	21,2	0,1
Todos los productos	22,1	23,3	28,6	21,3	36,5	6,4	10,3	20,9

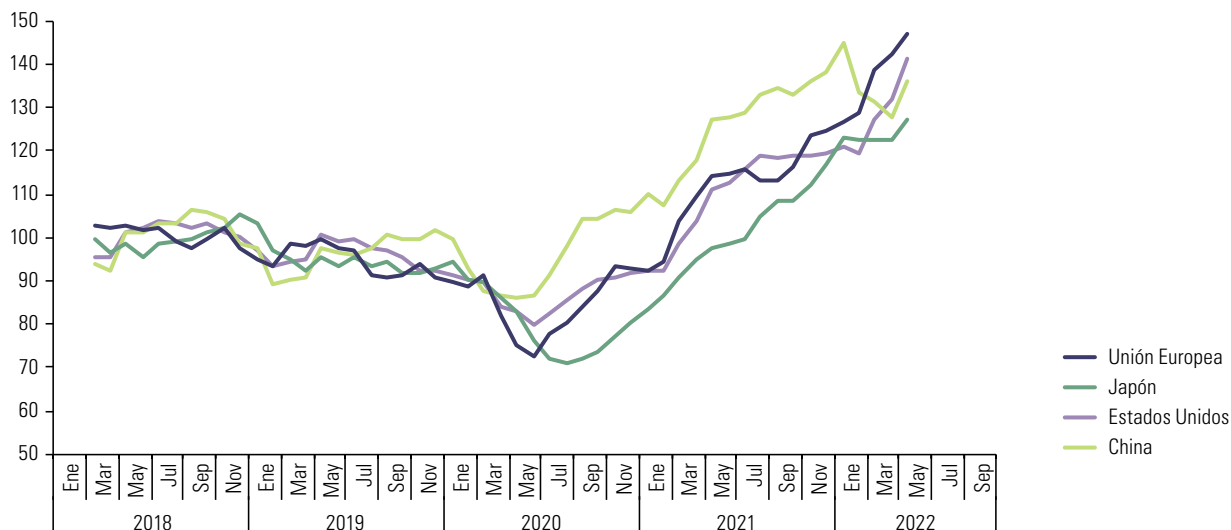
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Departamento de Comercio de los Estados Unidos; Comisión Europea, Eurostat [base de datos en línea] <https://ec.europa.eu/eurostat>; Centro de Comercio Internacional (CCI); y la Administración General de Aduanas de China.

^a Incluye estimaciones preliminares para los meses de marzo y abril.

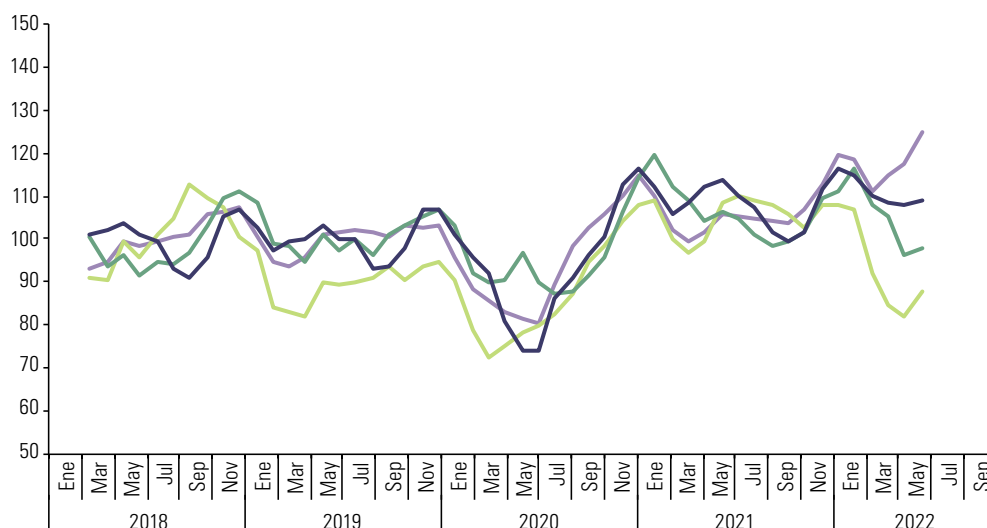
Gráfico I.12

Economías seleccionadas: valor de las importaciones de bienes por grandes categorías económicas, marzo de 2018 a mayo de 2022 (Índice, enero a marzo de 2018=100)

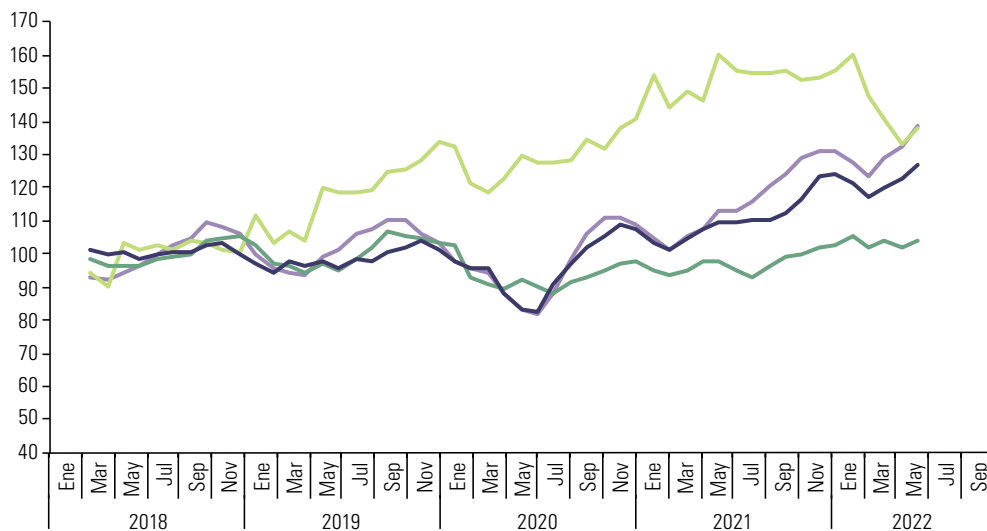
A. Bienes intermedios



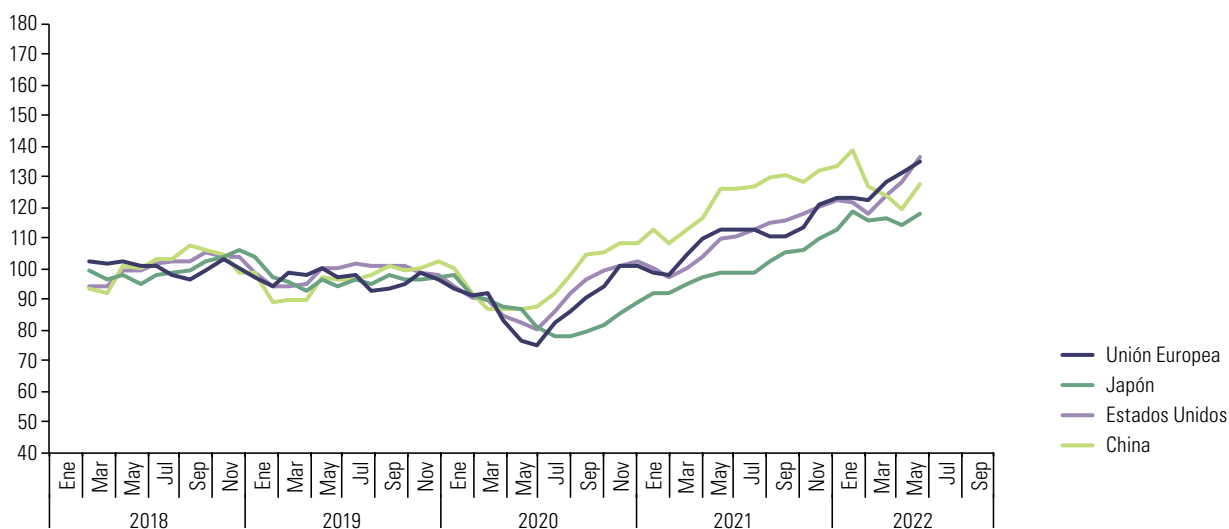
B. Bienes de capital



C. Bienes de consumo



D. Todos los bienes



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Departamento de Comercio de los Estados Unidos; Comisión Europea, Eurostat [base de datos en línea] <https://ec.europa.eu/eurostat>; Centro de Comercio Internacional (CCI); y la Administración General de Aduanas de China.

Entre los 25 productos que registraron las mayores alzas en el valor de sus importaciones en el período comprendido entre enero y mayo de 2022, destacan algunos cuyos precios han aumentado drásticamente, como los combustibles, y otros, como los circuitos electrónicos integrados y las baterías eléctricas de litio, que son insumos cruciales para una amplia gama de industrias. En conjunto, las importaciones de los 25 productos se incrementaron a una tasa interanual del 69,7% y contribuyeron con un aumento cercano al 10% al total de la expansión del valor de las importaciones en ese período (véase el cuadro I.2).

Cuadro I.2

Economías seleccionadas (55 países): 25 productos que registraron los mayores aumentos en el valor de las importaciones, enero a mayo de 2021 y de 2022^a

(En porcentajes)

Código del Sistema Armonizado	Descripción	Variación interanual		Participación		Contribución (E=B*C)/100
		2021 (A)	2022 (B)	Total 25 productos principales (C)	Total importaciones (D)	
271121	Gas natural en estado gaseoso	54,2	178,6	5,3	0,8	1,3
271600	Energía eléctrica	70,0	173,7	1,5	0,2	0,4
271111	Gas natural licuado	9,5	162,3	5,2	0,7	1,2
270112	Hulla bituminosa	-8,0	147,4	2,4	0,3	0,5
270119	Carbón	19,1	127,3	1,2	0,2	0,2
271019	Aceites medios de petróleo	16,3	69,2	9,2	1,3	0,9
270900	Petróleo crudo	18,6	64,2	35,4	5,0	3,2
760120	Aleaciones de aluminio en bruto	55,9	60,1	1,5	0,2	0,1
271012	Aceites de petróleo	41,3	60,0	6,6	0,9	0,6
271112	Propano, licuado	50,7	53,4	1,7	0,2	0,1
760110	Aluminio en bruto	35,4	44,6	1,2	0,2	0,1
850760	Acumuladores de iones de litio	80,5	33,9	2,0	0,3	0,1
852852	Monitores para procesadores	35,6	33,4	1,1	0,2	0,1
100590	Maíz	66,2	33,3	1,3	0,2	0,1
841191	Partes de turborreactores	-24,2	32,5	1,6	0,2	0,1
841112	Turborreactores	-14,2	31,1	1,4	0,2	0,1
852351	Semiconductores de estado sólido	8,5	30,1	1,2	0,2	0,1
720449	Desperdicios y chatarra ferrosos	75,3	25,6	1,1	0,2	0,0
854239	Circuitos electrónicos integrados	32,5	25,3	6,6	0,9	0,2
870380	Automóviles	168,6	25,3	2,3	0,3	0,1
950300	Triciclos y coches de pedales	44,4	23,6	1,7	0,2	0,1
847330	Partes de máquinas automáticas	13,4	23,2	4,1	0,6	0,1
710239	Diamantes	83,2	22,7	2,0	0,3	0,1
730890	Estructuras de hierro o acero	31,1	20,1	1,2	0,2	0,0
610910	Camisetas y otros chalecos	27,6	20,0	1,2	0,2	0,0
	Total de 25 productos	25,2	68,7	100,0	14,2	9,8
	Otros productos con alzas (4 055)	24,4	30,8		59,4	18,3
	Total de productos con alzas (4 080)	24,6	38,1		73,6	28,1
	Total de productos con caídas (1 752)	32,4	-27,4		26,4	-7,2
	Total de importaciones	26,5	20,9		100,0	20,9

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Departamento de Comercio de los Estados Unidos; Comisión Europea, Eurostat [base de datos en línea] <https://ec.europa.eu/eurostat>; Centro de Comercio Internacional (CCI); y la Administración General de Aduanas de China.

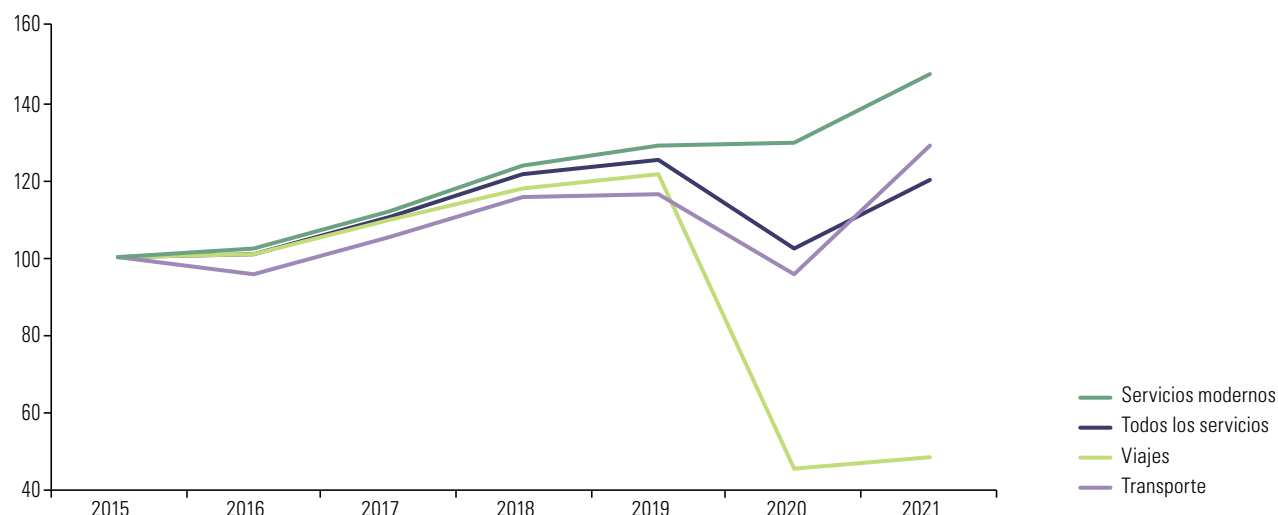
^a Los 55 países incluidos son los 27 miembros de la Unión Europea, Australia, Bosnia, el Canadá, China, los Estados Unidos, Georgia, India, Indonesia, el Japón, Malasia, Noruega, Nueva Zelanda, el Reino Unido, la República de Corea, Serbia, Sudáfrica, Suiza, Tailandia, Türkiye y 9 países de América Latina (Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Colombia, Chile, México, Perú, Paraguay y República Dominicana).

C. El comercio mundial de servicios continúa recuperándose en 2022

En 2021, el valor de las exportaciones mundiales de servicios creció un 17% y, de ese modo, se recuperó casi totalmente de la caída del 18% sufrida en 2020 a raíz de la pandemia de COVID-19. Sin perjuicio de la recuperación general, las principales categorías de servicios muestran una evolución muy heterogénea. La categoría de viajes fue la más afectada por la pandemia, con una caída del 63% en su valor en 2020, seguida por el transporte (-18%). En contraste, los servicios modernos —es decir, los suministrados digitalmente— experimentaron un ligero crecimiento (0,3%). En 2021, las exportaciones mundiales de servicios de transporte registraron una marcada recuperación, que estuvo ligada al fuerte crecimiento del comercio de bienes, al tiempo que las exportaciones de servicios modernos aceleraron su expansión. Por el contrario, la recuperación de los viajes fue mínima. Así, al concluir 2021, las exportaciones de servicios de transporte y servicios modernos habían superado los niveles anteriores a la pandemia, mientras que las exportaciones de viajes se mantenían muy por debajo de ellos (véase el gráfico I.13).

Gráfico I.13

Valor mundial de las exportaciones de servicios por grandes categorías, 2015-2021
(índice, 2015=100)



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/>.

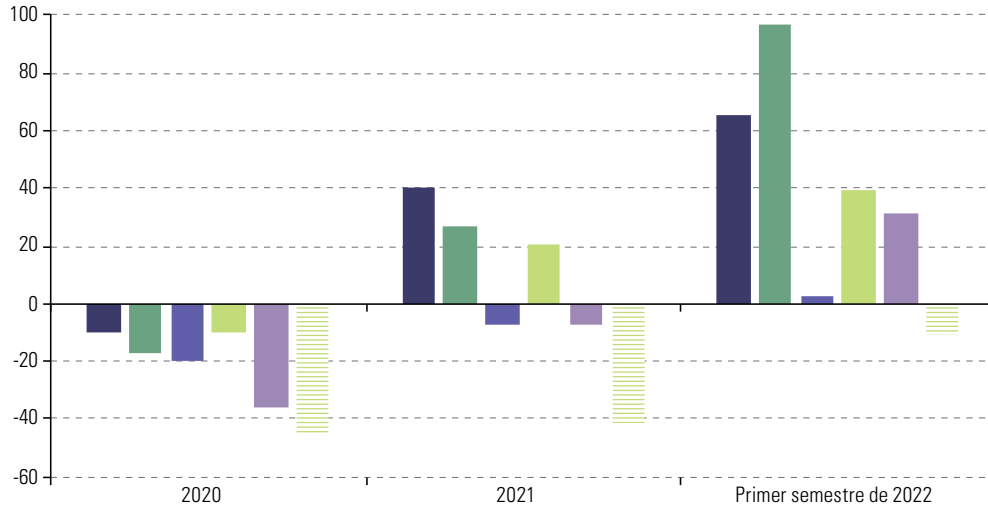
Nota: Como aproximación a los servicios modernos se tomó la categoría "Otros servicios", excluidos los servicios gubernamentales.

Según el Barómetro de la OMC sobre el Comercio de Servicios de junio de 2022, la recuperación del comercio mundial de servicios se prolongó durante el primer semestre de este año, a pesar de los efectos del conflicto en Ucrania (OMC, 2022c). La India, la zona del euro y los Estados Unidos lideraron la recuperación (véase el gráfico I.14A). Por sectores, las importaciones de servicios de transporte y de servicios modernos por parte de los principales importadores mundiales siguieron aumentando a lo largo del primer trimestre de 2022 y, en la mayoría de los casos, superaron ampliamente los niveles de 2019. En cambio, las importaciones de viajes se mantuvieron en niveles muy inferiores a los anteriores a la pandemia (véase el gráfico I.14B, C y D).

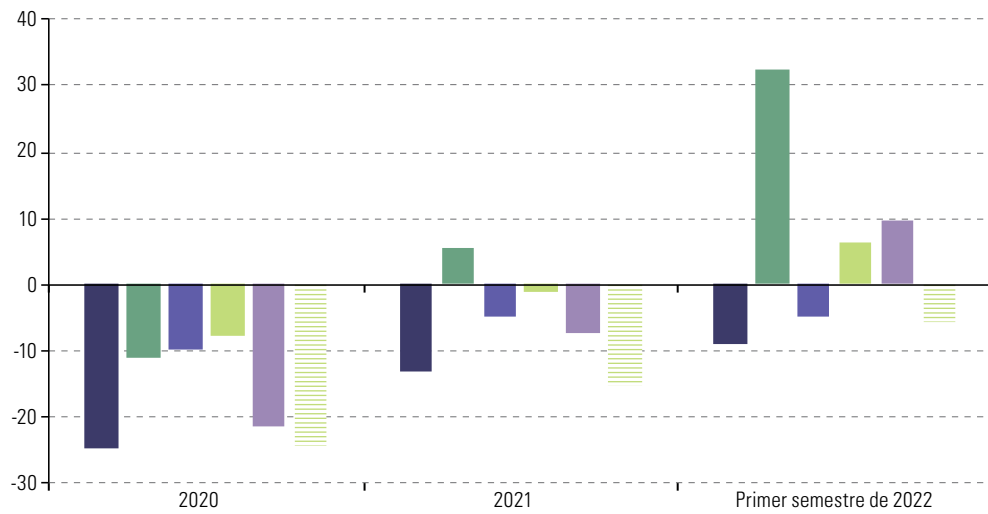
Gráfico I.14

Países y agrupaciones seleccionados: variación de las importaciones de servicios por categoría, 2020, 2021 y primer semestre de 2022 respecto del mismo periodo de 2019 (En porcentajes)

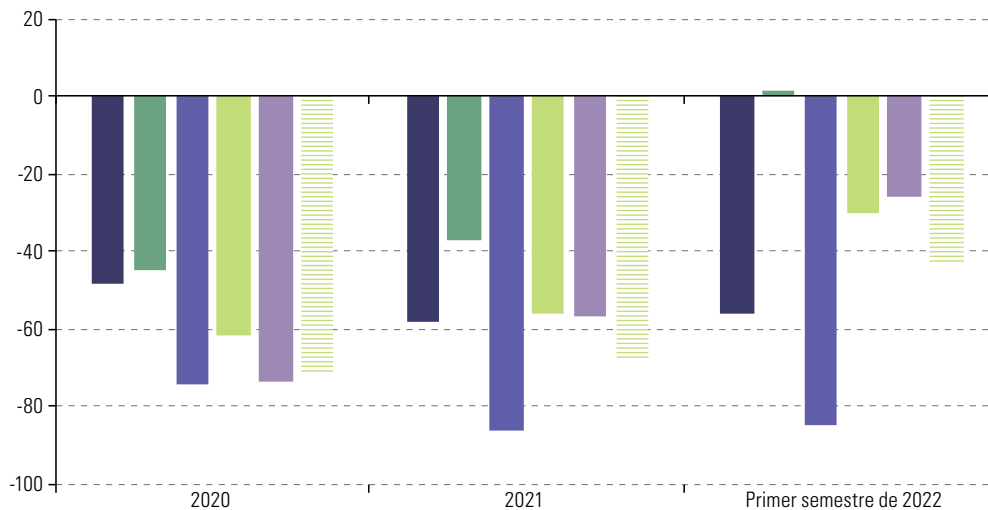
A. Servicios totales



B. Transporte

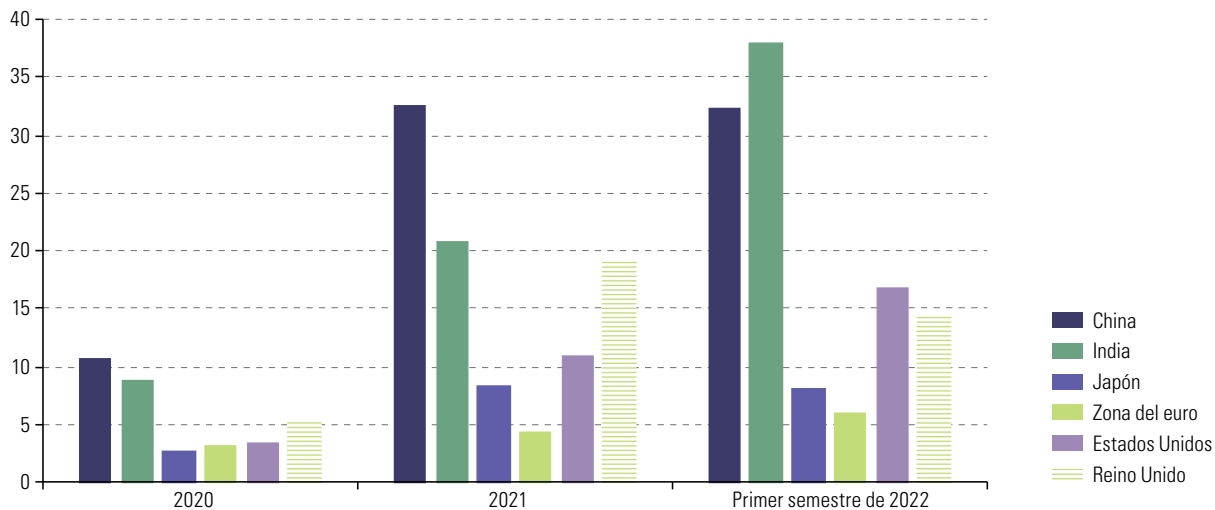


C. Viajes



- China
- India
- Japón
- Zona del euro
- Estados Unidos
- Reino Unido

D. Servicios modernos



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

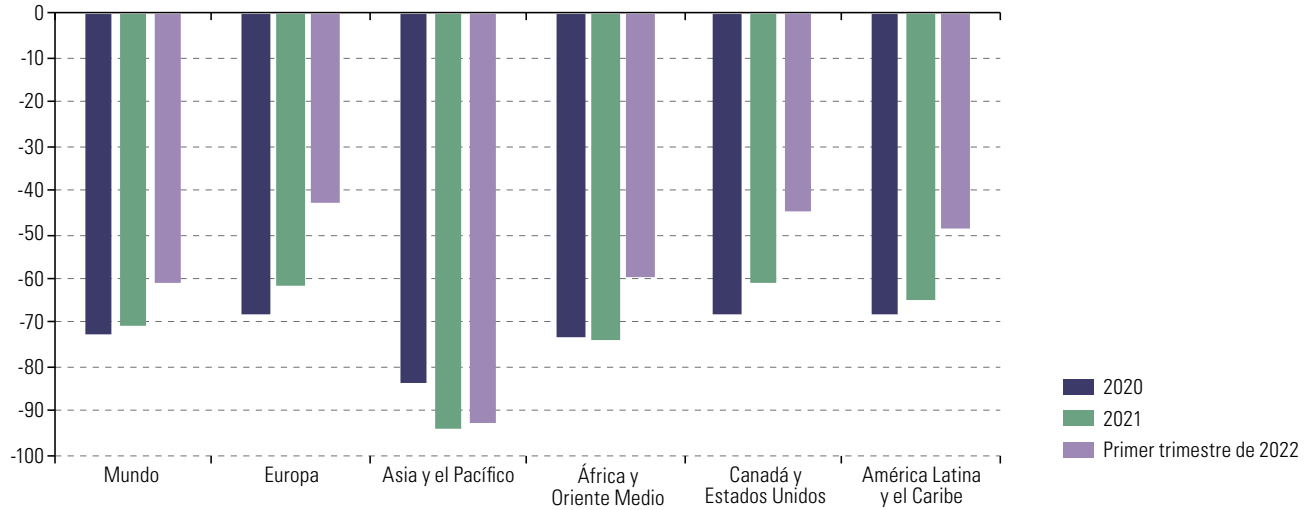
Nota: La zona del euro, los Estados Unidos, el Reino Unido, China, la India y el Japón representaron el 52% de las importaciones mundiales de servicios en 2021.

La recuperación del turismo internacional tras el desplome provocado por la pandemia ha sido muy lenta. En 2020, casi todos los países impusieron severas restricciones a la movilidad internacional, que dieron lugar al peor año para la actividad turística desde que existen registros. Así, el número de llegadas de turistas internacionales a nivel mundial se redujo un 73% respecto de 2019. En 2021, a pesar de los avances en los procesos de vacunación y las menores restricciones transfronterizas, se mantuvo en gran parte el descenso en las llegadas internacionales de turistas a nivel mundial. En el primer trimestre de 2022, las llegadas internacionales casi se triplicaron en relación con el mismo trimestre del año anterior, aunque su nivel aún fue un 61% inferior al del mismo período en 2019 (OMT, 2022). Las mayores recuperaciones en comparación con 2019 se registraron en Europa, América del Norte (Estados Unidos y Canadá) y América Latina y el Caribe (véase el gráfico I.15). Sin embargo, persiste una gran incertidumbre sobre la tendencia para el resto del año, en un contexto donde el alto precio del petróleo está encareciendo los viajes y el aumento de la inflación está afectando el poder adquisitivo de los turistas.

En la primera mitad de 2022, la actividad del transporte marítimo internacional se estancó después de que en 2021 se recuperara de la fuerte caída registrada en 2020 (véase el gráfico I.16A). El transporte marítimo de mercancías, aproximado por el volumen de contenedores manejados en 94 puertos, creció apenas un 0,1% entre enero y mayo de 2022, en comparación con el mismo período de 2021 (índice de rendimiento de contenedores publicado en junio de 2022 por el Institute of Shipping Economics and Logistics/Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung (ISL/RWI). No obstante, en el segundo trimestre de 2022 se revirtió la tendencia a la baja de los fletes observada en los dos trimestres anteriores (véase el gráfico I.16B). Este cambio de tendencia obedece a una combinación de factores, entre los que destacan el conflicto en Ucrania, la persistencia de la pandemia (que ha afectado especialmente el funcionamiento de algunos puertos de China) y el aumento del precio del combustible utilizado por los buques de carga (véase el capítulo III).

Gráfico I.15

Mundo y regiones seleccionadas: variación interanual de las llegadas de turistas internacionales, 2020, 2021 y primer trimestre de 2022 respecto del mismo período de 2019 (En porcentajes)



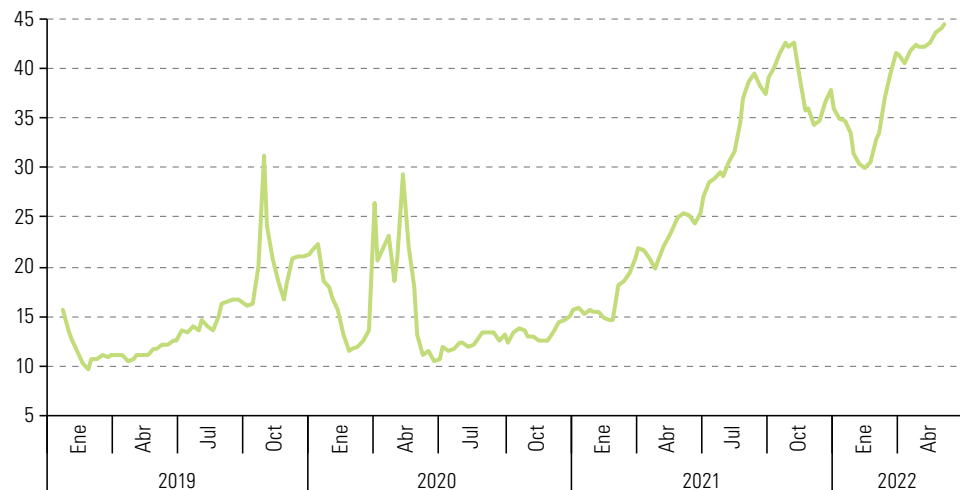
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Turismo (OMT), UNWTO Tourism Data Dashboard [en línea] <https://www.unwto.org/tourism-data/unwto-tourism-dashboard>.

A. Índice de rendimiento de contenedores RWI/ISL^a
(Promedio de 2019=100)



Gráfico I.16

Transporte marítimo mundial: volumen y precios, 2019 a primer semestre de 2022

B. Precio del índice de transporte marítimo ClarkSea^b*(En miles de dólares por día)*

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Institute of Shipping Economics and Logistics/Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung (ISL/RWI), RWI/ISL Container Throughput Index [en línea] <https://www.isl.org/en/containerindex>; Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), *Maritime Trade Disrupted: The War in Ukraine and Its Effects on Maritime Trade Logistics*, Ginebra, 2022; Clarksons Research, Shipping Intelligence Network (SIN) [en línea] <https://sin.clarksons.net/>.

^a El índice se refiere al movimiento de contenedores de 94 puertos internacionales que cubren el 64% del manejo mundial de contenedores.

^b La serie rastrea el promedio de ingresos por barco en los principales sectores del transporte marítimo, incluidos los petroleros, graneleros, portacontenedores y gaseros, ponderado por el número de barcos en cada segmento.

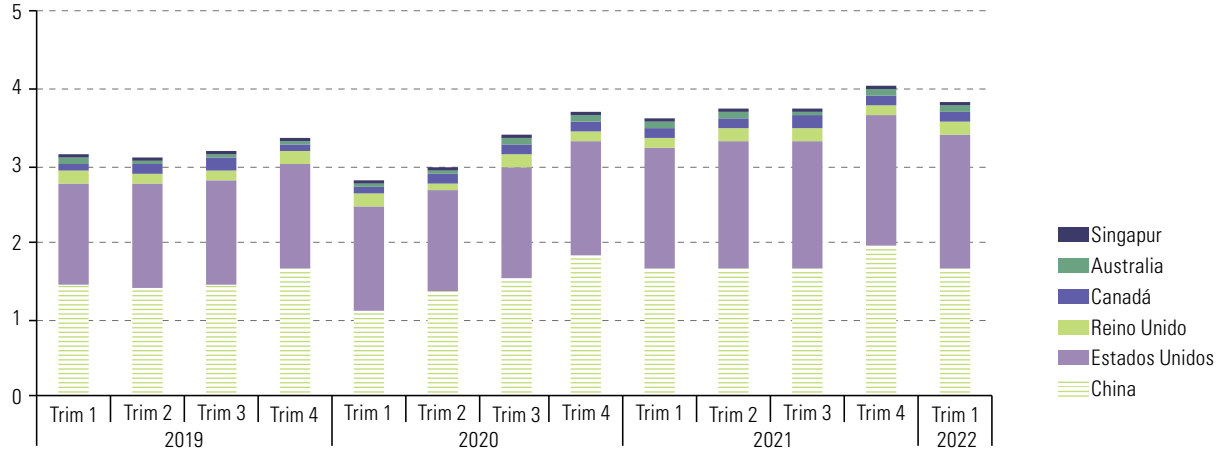
El comercio electrónico a nivel nacional e internacional se expandió rápidamente durante la pandemia. Los mayores mercados para el comercio electrónico de la empresa al consumidor (B2C) son China y los Estados Unidos (véase el gráfico I.17A). El primer año de la pandemia, el comercio electrónico B2C creció rápidamente en los principales países desarrollados, al contrario que en China, donde esta forma de comercio ya estaba ampliamente difundida. En 2020, las restricciones a la movilidad contribuyeron a que el comercio por Internet creciera a tasas de entre el 40% —en los Estados Unidos— y más del 80% —en el Reino Unido. En 2021, la maduración de este modelo de negocios contribuyó a que las tasas de crecimiento se redujeran a menos de la mitad en todos estos países menos Australia. En el primer trimestre de 2022, el comercio electrónico B2C incluso llegó a disminuir en el Canadá y el Reino Unido (véase el gráfico I.17B). Si bien la proporción de las ventas en línea sobre las ventas totales al por menor aumentó notablemente al principio de la pandemia en 2020, más tarde se estancó en 2021 y 2022, excepto en Australia y Singapur, donde los niveles previos eran más bajos (véase el gráfico I.17C).

Gráfico I.17

Países seleccionados^a: ventas del comercio electrónico de la empresa al consumidor (B2C), 2019 a primer trimestre de 2022

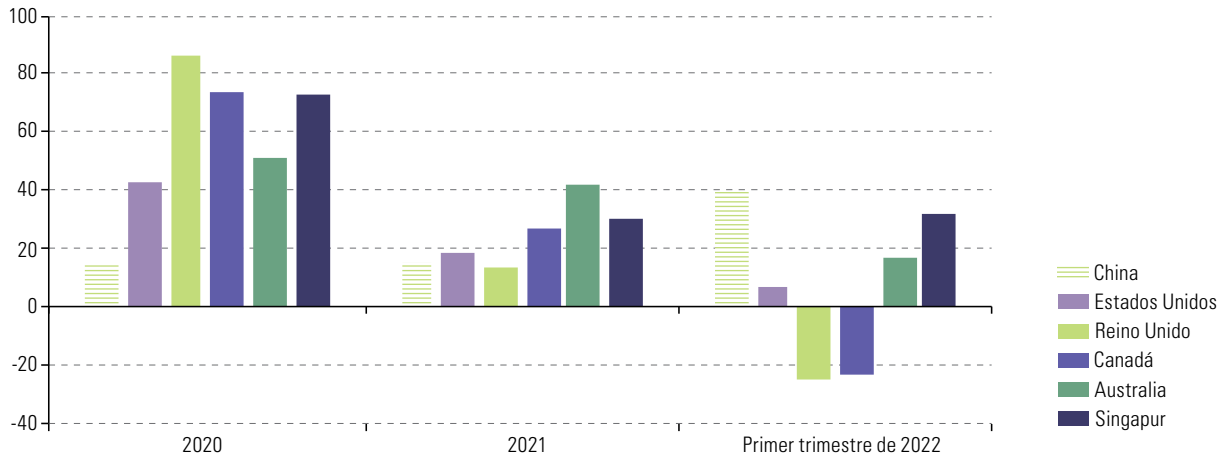
A. Ventas

(En miles de millones de dólares)



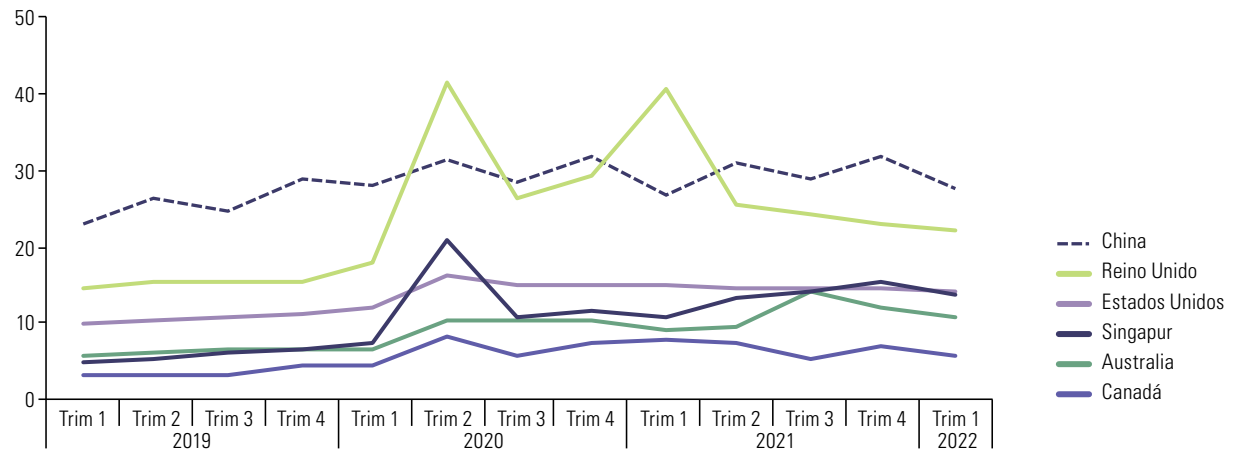
B. Variación del valor de las ventas

(En porcentajes)



C. Participación del comercio electrónico en las ventas totales al por menor

(En porcentajes)



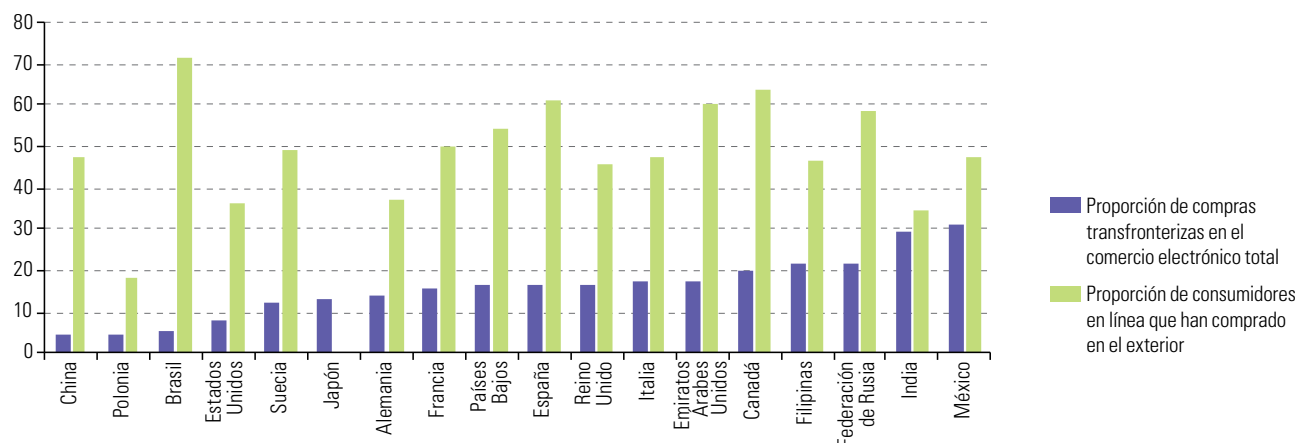
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Oficina de Estadística de Australia, Statistics Canada, Departamento de Estadística de Singapur, Oficina Nacional de Estadísticas del Reino Unido y Oficina del Censo de los Estados Unidos.

Nota: La cobertura de las estadísticas relativas al comercio minorista puede variar entre países. Dichas variaciones son calculadas sobre la base de dólares en precios corrientes.

Se estima que las ventas electrónicas transfronterizas B2C representan aproximadamente una décima parte de las ventas totales del comercio electrónico a nivel mundial (UNCTAD, 2021). Dos terceras partes de las compras transfronterizas se realizan mediante plataformas de venta a terceros (*marketplaces*). En 2020, las plataformas preferidas por los consumidores que hicieron compras transfronterizas fueron Amazon (26%), AliExpress (26%), eBay (19%), Wish (11%) y Lazada (2%) (iResearch Consulting Group, 2022). Se calcula que el comercio electrónico transfronterizo podría crecer más de un 20% anual entre 2020 y 2027, con China y el resto de Asia liderando su expansión (The Paypers, 2021). La misma fuente estima que las compras realizadas en el exterior por los consumidores representan menos del 10% del total de las compras B2C en línea en China, Polonia, el Brasil y los Estados Unidos, y casi el 30% en la India y México (véase el gráfico I.18).

Gráfico I.18

Países seleccionados: proporción de las compras de la empresa al consumidor (B2C) transfronterizas en el comercio electrónico total y proporción de consumidores en línea que han comprado en el exterior, 2021
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de The Paypers, *Cross-Border Payments and Ecommerce Report 2021-2022*, Ámsterdam, 2021.

D. Comercio mundial y gobernanza: entre el retorno del multilateralismo y la creciente importancia de la geopolítica

El conflicto en Ucrania ha acentuado la tendencia observada desde hace varios años hacia una importancia creciente de las consideraciones geopolíticas en el ámbito del comercio y las cadenas mundiales de suministro. En efecto, entre las autoridades de Europa y los Estados Unidos cada vez son más frecuentes los llamados a explorar estrategias de relocalización (*reshoring*), deslocalización cercana (*nearshoring*), combinación de localizaciones interna y en diferentes países (*multi-shoring*) y localización en países considerados "amigos" (*friend-shoring*) (Borrell, 2020; Yellen, 2022). Asimismo, en 2021, tanto los Estados Unidos como la Unión Europea pusieron en marcha una serie de iniciativas de política industrial orientadas a aumentar su autonomía productiva en industrias estratégicas como las vinculadas a los semiconductores, las baterías eléctricas, los minerales y materiales críticos, y los medicamentos (CEPAL, 2021). En los Estados Unidos, estas iniciativas ya se han traducido en la entrada en vigor, en agosto de 2022, de nuevas leyes que establecen importantes incentivos a la producción local de microprocesadores² y vehículos eléctricos, entre otros productos³.

² La *CHIPS and Science Act* contempla la concesión de 52.700 millones de dólares para la investigación, el desarrollo y la producción de microprocesadores en los Estados Unidos (Casa Blanca, 2022a).

³ La Ley de Reducción de la Inflación considera la concesión de 369.000 millones de dólares para respaldar iniciativas vinculadas a las energías limpias y la mitigación del cambio climático. Entre los principales incentivos se cuentan créditos tributarios a la producción local de paneles solares, turbinas eólicas y baterías eléctricas, así como a la adquisición de vehículos eléctricos manufacturados en América del Norte (Casa Blanca, 2022b).

Un correlato de los crecientes vínculos entre el comercio, la IED y la geopolítica es la crisis que atraviesa desde hace varios años la OMC, tanto en lo referente a la creación de nuevas reglas comerciales como a la solución de diferencias entre sus miembros. Esta situación ha dado lugar a llamados desde foros como el Grupo de los 20 (G20), para emprender un proceso amplio de reforma de la institución con miras a adecuarla a los actuales desafíos del comercio mundial. En este contexto, la 12ª Conferencia Ministerial de la OMC, celebrada en junio de 2022, obtuvo resultados que, si bien modestos, superaron las expectativas de la mayoría de los expertos (véase el recuadro I.1).

Recuadro I.1

Principales resultados de la 12ª Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio (OMC)

La 12ª Conferencia Ministerial de la OMC (CM12) se celebró en Ginebra del 12 al 17 de junio de 2022, tras cuatro años y medio de no celebrarse. Esto se debió a que, tras la CM11, realizada en Buenos Aires en diciembre de 2017, la CM12 tuvo que ser pospuesta en dos ocasiones a causa de la pandemia de COVID19. El período transcurrido entre ambas Conferencias Ministeriales estuvo marcado por las tensiones comerciales entre los Estados Unidos y China surgidas a partir de 2018; el cese de funciones del Órgano de Apelación de la OMC en diciembre de 2019; la renuncia anticipada del entonces Director General de la OMC, Roberto Azevedo, en mayo de 2020, y la adopción de numerosas medidas restrictivas del comercio a raíz de la pandemia. Todos estos hechos han erosionado la centralidad de la OMC en la gobernanza del comercio mundial.

Tras arduas negociaciones, al término de la CM12 los miembros de la OMC adoptaron una serie de acuerdos, denominados el "Paquete de Ginebra". Entre los más relevantes se encuentran los siguientes:

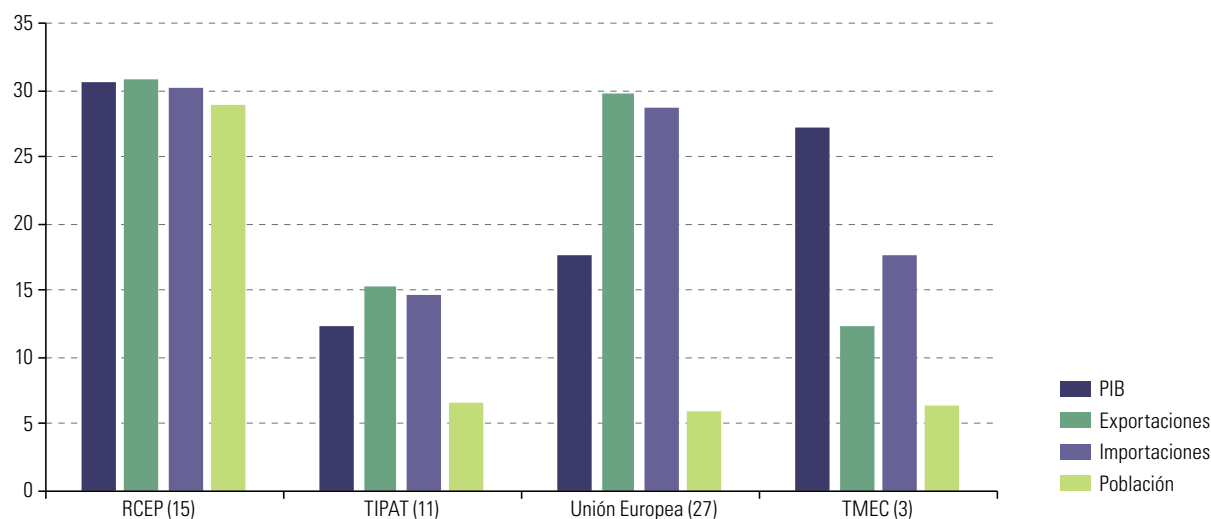
- El Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca: se trata del primer acuerdo multilateral alcanzado en el marco de la OMC desde el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en 2013. Este acuerdo prohíbe las subvenciones a la pesca vinculada a poblaciones sobreexplotadas, así como aquellas que contribuyen a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR), de conformidad con la meta 14.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Este acuerdo, concluido tras más de 20 años de negociaciones, es el primero de la OMC que se enfoca específicamente en la conservación de un recurso natural. El alcance del Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca es más limitado de lo que muchos miembros de la OMC deseaban, debido sobre todo a que la India se opuso a incluir disposiciones más estrictas. Por esta razón, se acordó continuar las negociaciones y que, si estas no conducían a la adopción de disciplinas completas tras cuatro años desde la entrada en vigor del Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca, este se daría por terminado de forma inmediata (a menos que los miembros de la OMC decidan lo contrario).
- La limitación durante cinco años de la protección de las patentes prevista en el Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual Relacionados con el Comercio (ADPIC) para las vacunas contra el COVID-19 en los países en desarrollo, con el objeto de acelerar su producción en dichos países. Esta decisión es el resultado de casi dos años de negociaciones, tras la presentación de una propuesta conexa por parte de la India y Sudáfrica en octubre de 2020. A diferencia de lo propuesto por ambos países, la decisión no se aplica a los medios de diagnóstico y tratamiento contra el COVID-19. Se acordó que los miembros de la OMC decidirían sobre la eventual ampliación a esos productos, a más tardar, seis meses después de la fecha de adopción de la decisión original.
- La decisión de que los miembros de la OMC no impondrán prohibiciones o restricciones a la exportación de productos alimenticios adquiridos con fines humanitarios no comerciales por el Programa Mundial de Alimentos.
- La decisión de extender hasta la CM13 la moratoria a la aplicación de aranceles aduaneros a las transmisiones electrónicas (es decir, al comercio de los denominados productos digitales).
- La decisión de iniciar formalmente las conversaciones en torno al proceso de reforma de la OMC, que está previsto que abarque todas las funciones de la organización.
- El compromiso de trabajar para superar el actual *impasse* respecto del Órgano de Apelación, con vistas a tener un sistema de resolución de diferencias plenamente operativo, que funcione debidamente y sea accesible a todos los miembros para 2024.

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC), "Resultados de la CM12" [en línea] https://www.wto.org/spanish/thewto_s/minist_s/mc12_s/mc12_s.htm#outcomes.

Sin perjuicio de los resultados positivos alcanzados en la CM12 de la OMC, siguen existiendo desacuerdos importantes entre sus actores más influyentes, que probablemente se evidenciarán en el marco de los debates anunciados recientemente sobre la reforma de la institución. En la medida en que estas diferencias impidan generar nuevas reglas sobre temas como el comercio electrónico, las empresas estatales y los vínculos entre el comercio y el cambio climático, es probable que los intercambios dentro de las principales regiones terminen rigiéndose cada vez más por las normas establecidas en los denominados acuerdos megarregionales. Entre estos, destacan la Asociación Económica Integral Regional (RCEP) en Asia Oriental, que entró en vigor el 1 de enero de 2022; el Tratado entre México, los Estados Unidos y el Canadá (TMEC); y el Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (TIPAT). Todos estos acuerdos tienen en común su elevado peso económico y demográfico (véase el gráfico I.19) y, además, algunos contienen disposiciones vinculantes sobre temas que hasta ahora no han sido regulados por la OMC, como los ya mencionados.

Gráfico I.19

Agrupaciones seleccionadas: participación en el PIB, comercio de bienes y población a nivel mundial, 2021^a
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Fondo Monetario Internacional (FMI), World Economic Outlook Database [en línea] <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2022/April>; Organización Mundial del Comercio (OMC).

^a Los números entre paréntesis corresponden al número de países que integran cada agrupación.

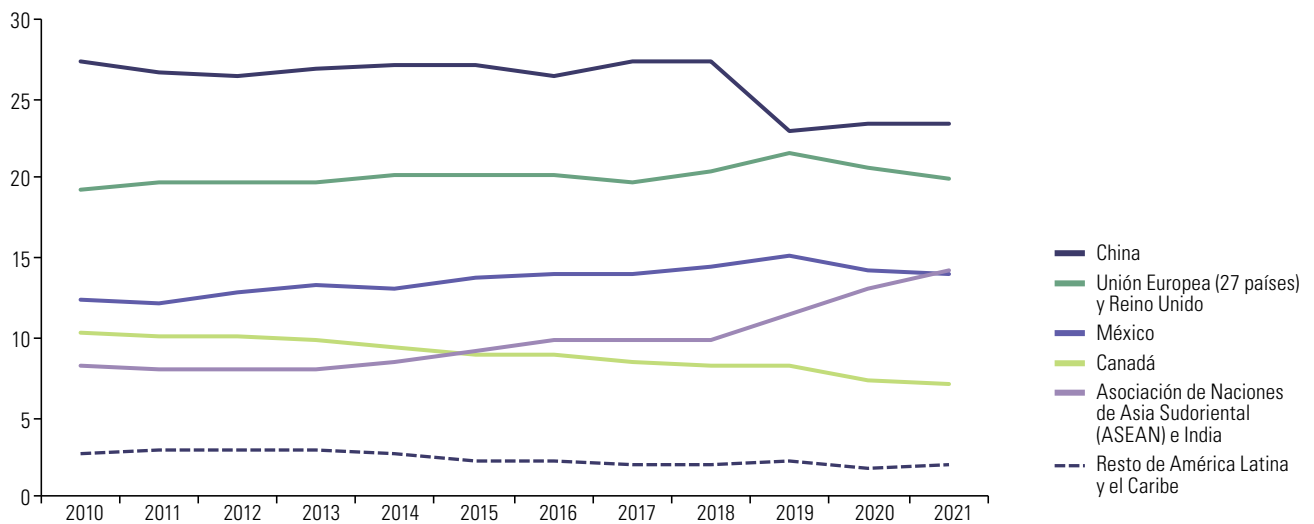
El escenario probable de una creciente regionalización de las cadenas de suministro y de su gobernanza plantea el riesgo de una fragmentación normativa del comercio mundial. Esa situación sería especialmente arriesgada para América Latina y el Caribe, ya que, a diferencia de otras regiones, no ha logrado generar un espacio regional altamente integrado que le permita reducir su exposición a los cambios en las políticas comerciales e industriales de sus principales socios.

Hasta la fecha, no se observan indicios de una recomposición geográfica masiva de las cadenas globales de valor. La escasa información disponible sobre casos concretos de relocalización o deslocalización cercana puede atribuirse, en parte, a 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. Así pues, 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

cadena global de valor son permanentes y de gran magnitud (Antràs, 2020). En este contexto, la información disponible a nivel de empresas individuales indica que, sobre todo desde 2019, con el inicio de las tensiones comerciales entre los Estados Unidos y China, ha habido cierto traslado de operaciones manufactureras fuera de este último país, pero que los beneficiarios han sido principalmente otros países asiáticos como Viet Nam, la India y Malasia (Wakabayashi y Mickle, 2022). Esta información es coherente con la caída de la participación de China en las importaciones manufactureras de los Estados Unidos a partir de 2019 y con el aumento del peso de los países del sudeste asiático y la India, en particular desde ese mismo año (véase el gráfico I.20). Así, en 2021, el peso conjunto de los miembros de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN) y la India fue equivalente al de México (14%), mientras que la participación conjunta de los demás países de América Latina y el Caribe no superó el 2%.

Gráfico I.20

Estados Unidos: participación de los países y agrupaciones seleccionados en las importaciones de manufacturas, 2010-2021
(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://comtrade.un.org/>.

A la luz de las anteriores consideraciones, persiste una gran incertidumbre sobre el grado de participación de la región en la reestructuración de las cadenas globales de valor en los próximos años. Los países mejor posicionados para beneficiarse de eventuales procesos de deslocalización cercana son aquellos que ya forman parte de redes de producción centradas en los Estados Unidos debido a su proximidad geográfica, sus costos laborales relativamente bajos y la existencia de acuerdos de libre comercio con ese país, como México, los países centroamericanos y la República Dominicana (Garrido, 2022; Kearney, 2022).

E. El desempeño exportador regional en 2022 depende de los precios de las materias primas y la recuperación de los servicios

1. Panorama general

El valor de las exportaciones regionales de bienes y servicios creció en el primer semestre de 2022 a una tasa interanual del 23,5%, una cifra ligeramente inferior al 26,8% registrado en el primer semestre de 2021 (véase el cuadro I.3). Sin embargo, al analizar por separado la evolución de las exportaciones de bienes y servicios, se constatan patrones contrapuestos. En el caso de los bienes, si bien los envíos totales registraron una tasa de crecimiento de dos dígitos, también experimentaron una marcada desaceleración respecto del primer semestre de 2021, sobre todo en los sectores de la minería y el petróleo (véase la subsección 2). En cambio, las exportaciones de servicios acusaron una notable recuperación. Esta fue especialmente marcada en el rubro de los viajes, debido a la reactivación de la actividad turística (véase la subsección 3). Una dinámica similar se observa en el caso de las importaciones de bienes y servicios: mientras que las primeras experimentaron una ligera desaceleración en el primer semestre de 2022, las segundas mostraron un dinamismo mucho mayor que en el primer semestre de 2021.

Cuadro I.3

América Latina y el Caribe: variación interanual del valor del comercio de bienes y servicios, desglosada por grandes sectores, primer semestre de 2019 a primer semestre de 2022^a

(En porcentajes)

Grandes grupos		Enero a junio 2019	Enero a junio 2020	Enero a junio 2021	Enero a junio 2022
Exportaciones	Bienes y servicios	-0,8	-17,7	26,8	23,5
	Bienes	-1,1	-15,9	31,4	22,3
	Productos agrícolas y agropecuarios	3,7	4,7	10,4	24,5
	Minería y petróleo	-7,2	-20,7	54,9	19,3
	Manufacturas	0,0	-17,7	28,2	21,0
	Servicios	0,8	-31,3	1,2	45,4
	Transportes	0,8	-19,2	6,0	33,3
	Viajes	3,1	-54,6	-15,0	109,3
	Otros servicios	-2,4	-2,5	10,6	16,0
Importaciones	Bienes y servicios	-1,4	-18,8	26,2	31,1
	Bienes	-2,8	-17,5	31,1	29,5
	Bienes de capital	-3,8	-16,1	22,0	18,1
	Insumos intermedios	-0,5	-12,5	32,2	25,5
	Bienes de consumo	-5,9	-19,0	27,3	26,3
	Combustibles	-7,0	-32,5	34,4	73,6
	Servicios	5,6	-28,8	6,2	43,3
	Transportes	-4,6	-28,4	38,7	55,8
	Viajes	-9,7	-58,0	-34,2	144,9
Otros servicios	25,2	-12,8	1,8	17,6	

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 En los casos de Guyana, Panamá y Trinidad y Tabago, las cifras relativas al comercio de servicios en el primer semestre de 2022 incluyen estimaciones para el segundo trimestre de 2022.

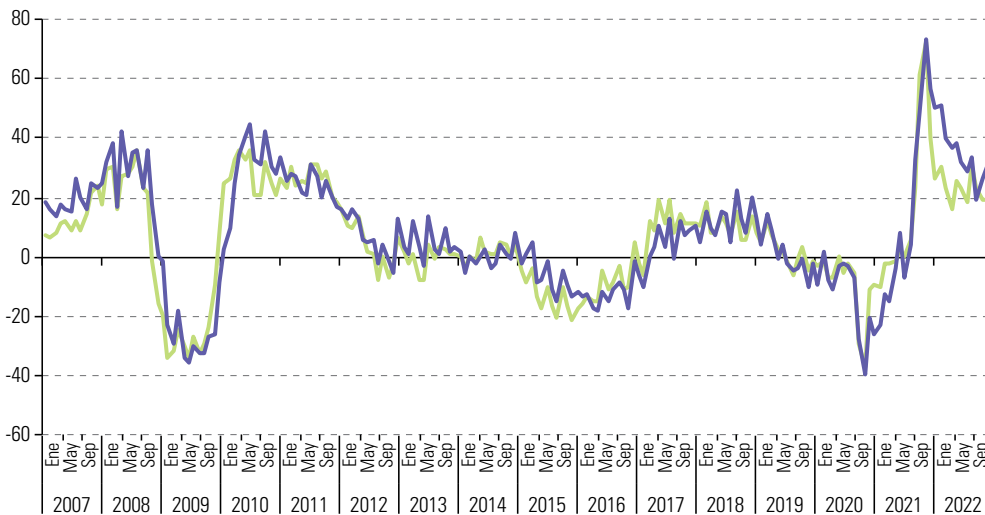
Durante el primer semestre de 2022 se mantuvo la desaceleración del comercio regional de bienes iniciada en el segundo semestre de 2021, después de que, hacia mediados de ese año, el valor de las exportaciones e importaciones llegara a crecer a tasas interanuales cercanas al 70%. En junio de 2022, el valor de las exportaciones e importaciones regionales aún crecía a tasas interanuales relativamente altas del 20% y el 27%, respectivamente

(véase el gráfico I.21A). Sin embargo, como se verá más adelante, dicha expansión se debe principalmente al aumento de los precios del petróleo y de otras materias primas. En consonancia con la fuerte desaceleración de la actividad económica regional en 2022, el aumento de los volúmenes comerciados ha sido mucho menor.

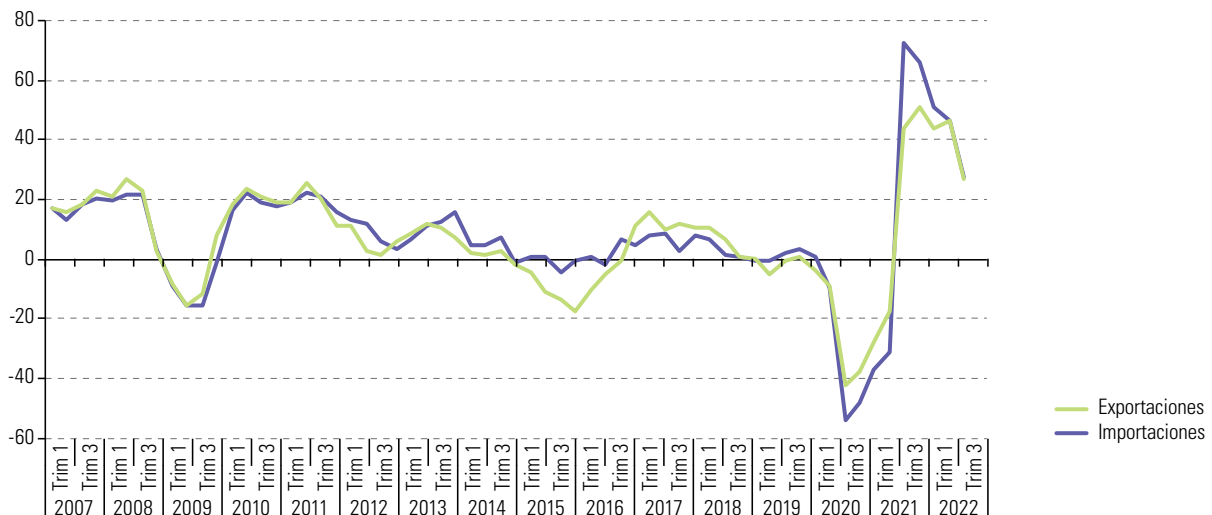
En el caso de los servicios, se observa un patrón similar al de los bienes, aunque con cierto rezago. Tras registrar una contracción histórica en el segundo trimestre de 2020, ligada principalmente al colapso de la actividad turística, el comercio regional de servicios se ha ido recuperando gradualmente. Durante el primer trimestre de 2022, las exportaciones e importaciones crecieron a tasas interanuales superiores al 40%. Aunque dicha expansión se atenuó durante el segundo trimestre, aún se ubica en niveles elevados en relación con los últimos 15 años (véase el gráfico I.21B).

Gráfico I.21
América Latina y el Caribe: variación interanual del valor del comercio de bienes y servicios, enero de 2007 a septiembre de 2022
(En porcentajes)

A. Bienes



B. 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.

2. Evolución reciente del comercio regional de bienes

A diferencia del impulso experimentado por las exportaciones regionales de bienes durante el primer semestre de 2021, influido en gran medida por la baja tasa registrada en el mismo período de 2020, el crecimiento de las exportaciones en la primera mitad de 2022 obedeció, sobre todo, a las perturbaciones externas asociadas al conflicto en Ucrania. Las fuertes subidas en el precio de los productos básicos, principalmente de la energía (petróleo, gas y carbón) y de un conjunto de productos agrícolas y agroindustriales (maíz, trigo, soja, arroz, café y aceites vegetales, entre otros), permitieron que el valor de las exportaciones regionales creciera a tasas superiores a las proyectadas a finales de 2021. Las exportaciones también se vieron estimuladas por la depreciación de algunas monedas de la región, en particular, en la Argentina, Chile y Colombia (Fleck, 2022).

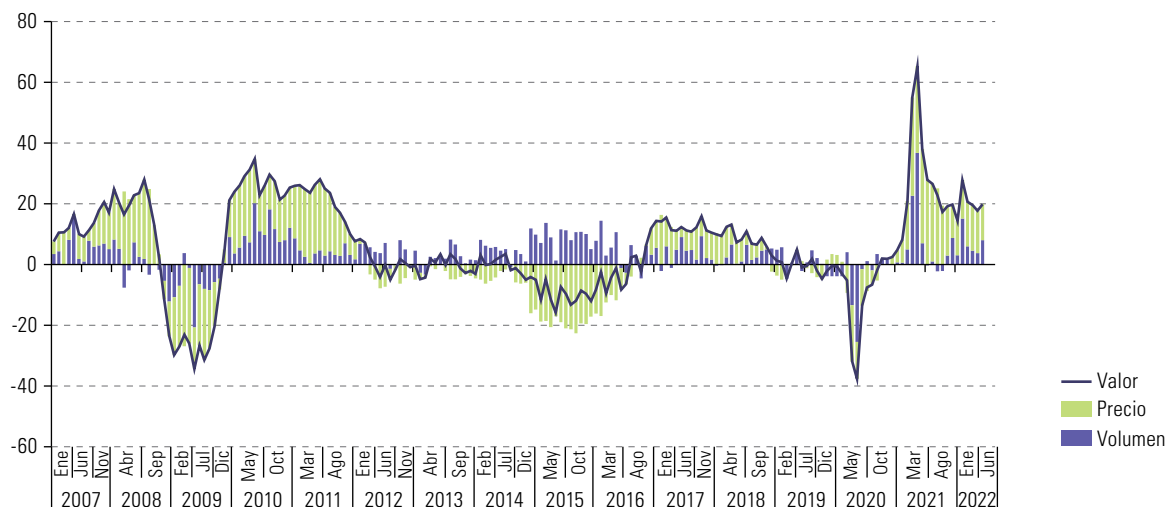
Al descomponer la variación de las exportaciones regionales de bienes en función del precio y el volumen, se aprecia una importante pérdida de dinamismo en los volúmenes exportados desde abril de 2021, que se ha mantenido a lo largo de 2022. En efecto, durante el primer semestre de este año, el aumento en el precio de los productos exportados ha sido mayor que el crecimiento del volumen exportado (véase el gráfico I.22A). En cuanto a las importaciones de bienes, en el primer semestre de 2022 su valor ha crecido un poco más que el de las exportaciones (véase el gráfico I.22B). De ese modo, se constata un efecto arrastre del volumen importado, que hasta el tercer trimestre de 2021 experimentó tasas de crecimiento mucho más altas que los volúmenes exportados, para después reducirse drásticamente a partir de octubre de ese año. Desde entonces, las tasas de dos dígitos se trasladaron del volumen a los precios, como consecuencia del conflicto en Ucrania y el inicio de un período de encarecimiento de los combustibles, los alimentos, los fertilizantes y diversos insumos intermedios que son claves para la agricultura, la industria y el sector manufacturero. Por consiguiente, se estima que, en la primera mitad de 2022, el conflicto en Ucrania produjo una caída del 6% en los términos de intercambio de la región. Esta cifra es el resultado de un alza del 13% en el precio de las exportaciones de bienes y de un aumento de poco más del 20% en el valor unitario de las importaciones.

Gráfico I.22

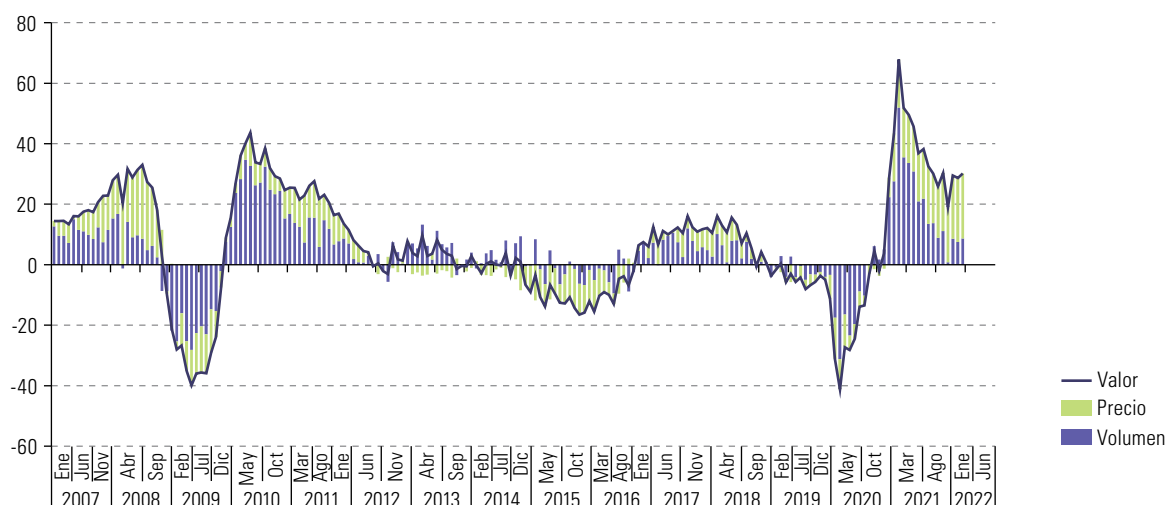
América Latina y el Caribe: variación interanual del valor, el precio y el volumen del comercio de bienes, enero de 2007 a junio de 2022

(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.

En el período comprendido entre enero y agosto de 2022, el índice de precios de los principales productos básicos exportados por la región experimentó un alza del 29,8% con respecto al mismo período de 2021, que obedeció, principalmente, al aumento del 68,1% en el índice de precios de los productos energéticos (véase el cuadro I.4). Por su parte, el índice de productos agrícolas y agropecuarios registró una expansión del 20,9%. A diferencia de ambos grupos de productos, el índice de precios de los minerales y metales se mantuvo prácticamente invariable en términos interanuales en los ocho primeros meses de 2022. En el contexto de la desaceleración de la economía mundial, en los próximos meses se espera un menor crecimiento en el precio de los productos básicos, e incluso caídas en el caso de algunos minerales y metales. Así pues, para el conjunto de 2022, se prevé un crecimiento del 22,8% del índice general de precios de los productos básicos exportados por la región.

Cuadro I.4

América Latina y el Caribe: variación de los índices de precios de los principales productos básicos exportados, enero a agosto de 2022 respecto del mismo período de 2021

(En porcentajes)

Principales productos básicos	Participación en las exportaciones de la región (2021)	Variación en enero-agosto de 2022 respecto de enero-agosto de 2021	Variación anual proyectada para 2022
Todos los productos básicos	39,0	29,8	22,8
Energía	10,6	68,1	53,9
Petróleo	8,4	58,1	47,0
Derivados de petróleo	1,5	80,0	62,6
Gas natural	0,3	94,7	90,0
Carbón	0,4	138,7	77,0
Minerales y metales	13,7	0,4	-2,5
Otros minerales y metales	4,5	6,3	2,9
Cobre	2,4	0,4	-5,0
Oro	1,9	2,0	0,4
Hierro	4,3	-28,6	-23,4
Aluminio	0,5	25,2	11,4
Níquel	0,1	49,6	41,7
Estaño	0,1	24,8	8,1
Agrícolas y agropecuarios	14,7	20,9	16,5
Aceite de soja	2,1	28,2	20,4
Banano	2,8	12,5	19,0
Carne bovina	2,6	17,3	10,0

Principales productos básicos	Participación en las exportaciones de la región (2021)	Variación en enero-agosto de 2022 respecto de enero-agosto de 2021	Variación anual proyectada para 2022
Poroto de soja	1,9	15,8	8,3
Café	1,0	40,9	23,8
Azúcar	1,1	11,3	5,2
Harina de pescado	1,0	3,9	6,5
Maíz	1,5	21,3	21,9
Camarones y otros crustáceos	0,7	11,6	7,7

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Banco Mundial, Administración de Información Energética, Comisión Chilena del Cobre (COCHILCO), Oficina de Estudios y Políticas Agrarias de Chile (ODEPA), Bolsa de Comercio de Rosario y otras fuentes oficiales.

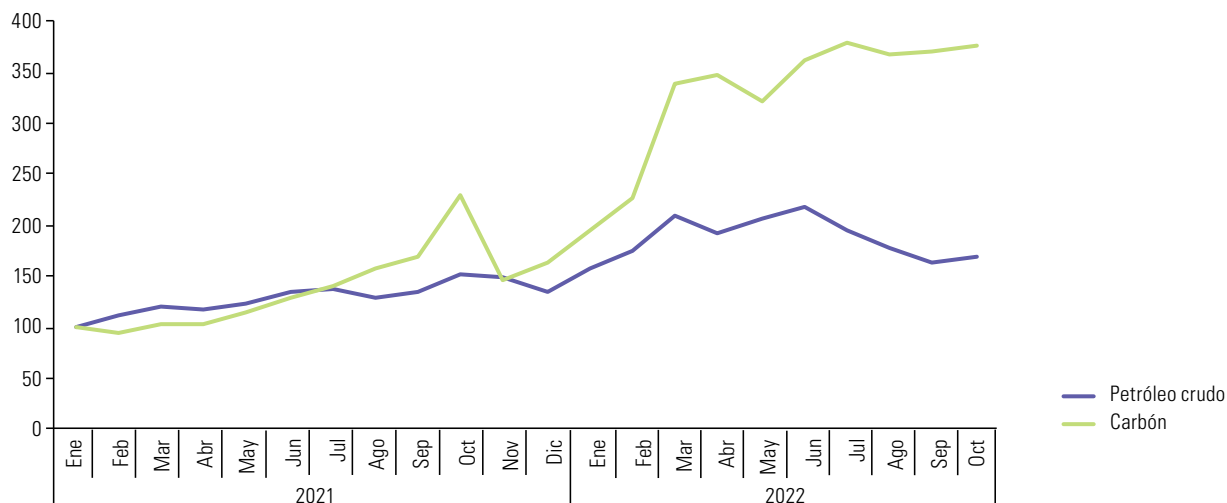
En los últimos meses, a medida que el suministro mundial se ha ido normalizando, se ha revertido gran parte del aumento en los precios del petróleo, los cereales, las oleaginosas y los fertilizantes registrado durante los primeros meses del conflicto (véase el gráfico I.23). Por su parte, también se han producido descensos notables en los precios de varios de los principales minerales y metales exportados por la región debido a la ralentización de la economía mundial y, particularmente, a la marcada desaceleración de la economía china. De hecho, se espera que el precio de los metales y minerales alcance tasas de crecimiento ligeramente negativas a finales de 2022.

Gráfico I.23

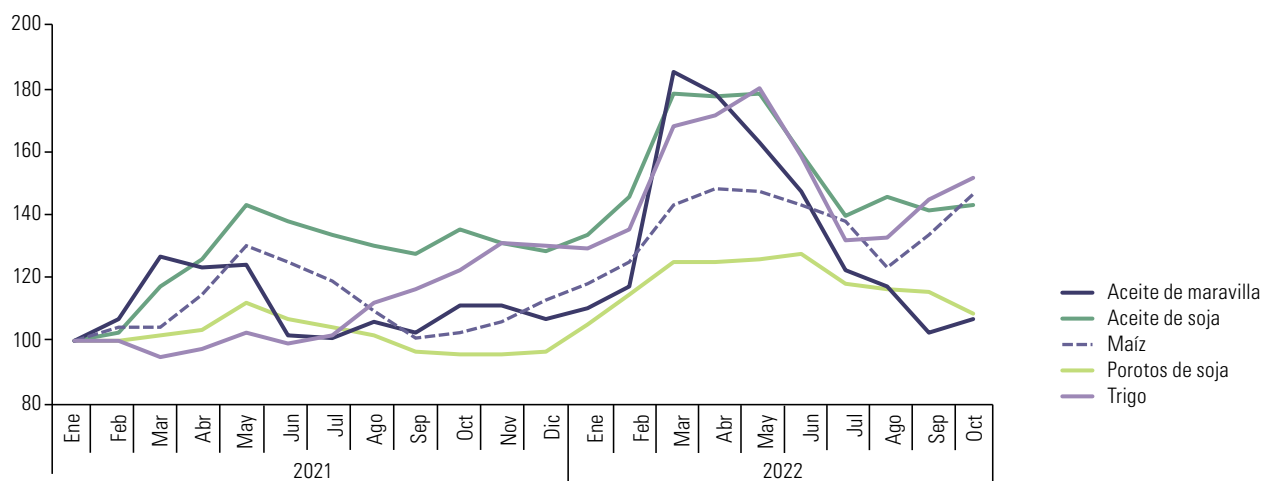
Productos básicos seleccionados: índice de precios, enero de 2021 a octubre de 2022

(Enero de 2021=100)

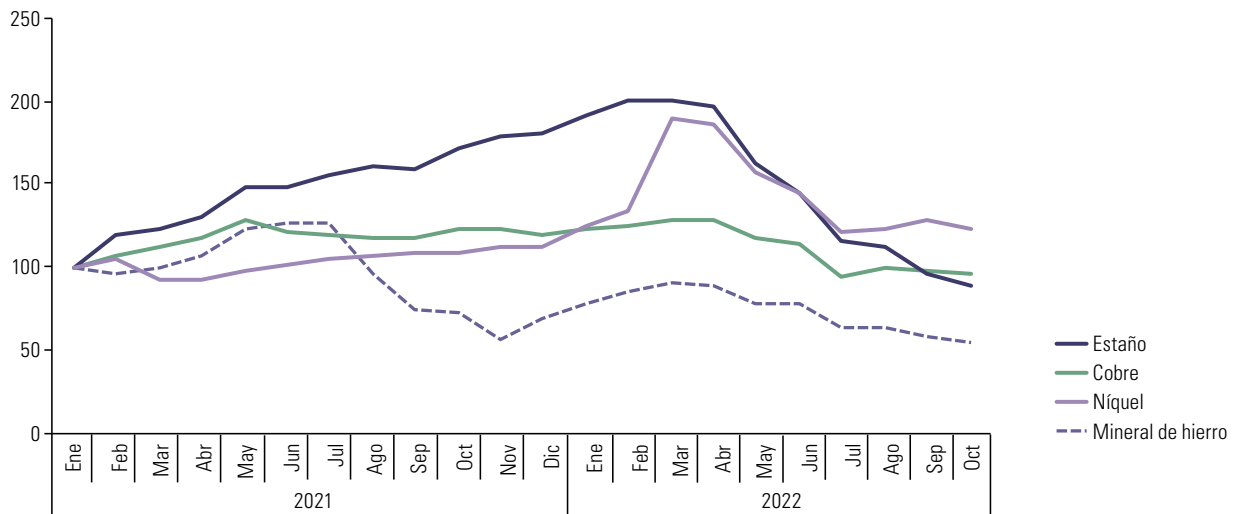
A. Combustibles/energía



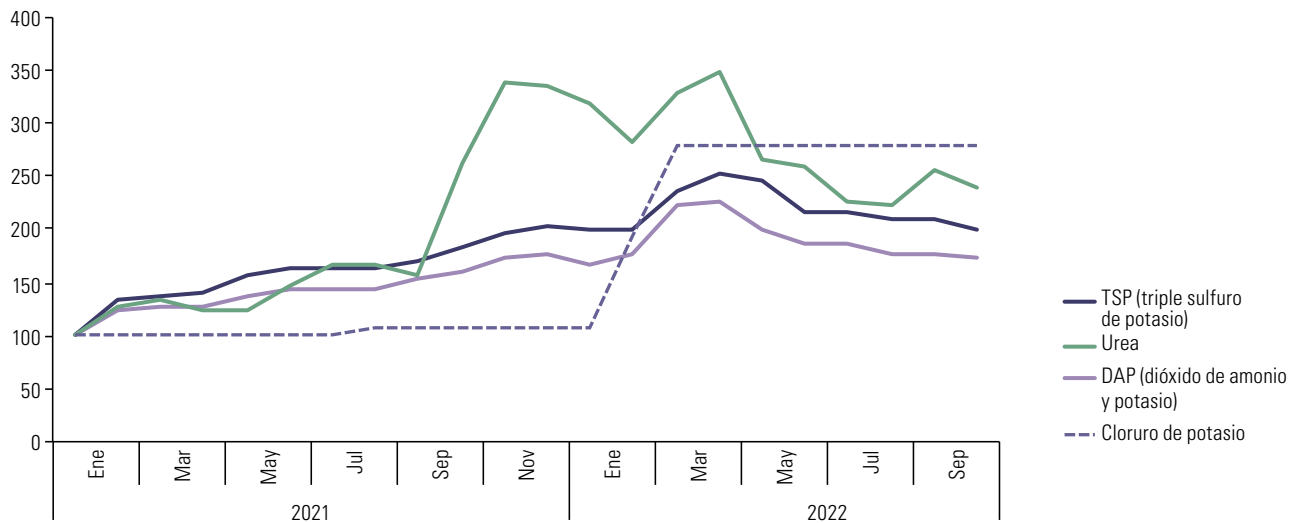
B. Productos agrícolas y agropecuarios



C. Minerales y metales



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>.

En el primer semestre de 2022, casi todos los países de la región registraron un aumento en el valor de las exportaciones de bienes (véase el cuadro I.5). En América del Sur, tan solo el Paraguay una caída de sus envíos (-6,8%), que obedeció, principalmente, a una contracción del 54% en el volumen exportado de poroto de soja —principal producto de exportación del país— debido a las condiciones climáticas adversas (CAPECO, 2022). Por su parte, los envíos de Jamaica prácticamente no aumentaron respecto del primer semestre de 2021 (0,1%) a causa, sobre todo, de la disminución en las exportaciones de alúmina y bauxita. Se espera que esta situación se revierta durante el segundo semestre del año gracias al reinicio previsto de las operaciones en la mina Alpart (The Economist Intelligence Unit, 2022).

Por su parte, el valor de las importaciones aumentó en todos los países de la región, a excepción de Haití (-3,5%), cuya economía se prevé que se contraiga un 2% en 2022 (CEPAL, 2022a). El crecimiento de las importaciones en la primera mitad de 2022 superó al de las exportaciones en el conjunto de la región y en la mayoría de los países latinoamericanos, lo que obedeció en buena parte al aumento del costo de los combustibles, los alimentos y los fertilizantes a raíz del conflicto en Ucrania.

Cuadro I.5

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

	Exportaciones		Importaciones	
	Enero a junio de 2021	Enero a junio de 2022	Enero a junio de 2021	Enero a junio de 2022
América Latina y el Caribe	31,4	22,2	31,1	29,5
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	32,1	22,7	30,0	33,3
Argentina	28,9	25,6	48,2	44,3
Brasil	35,2	20,5	26,5	30,9
Paraguay	16,9	-6,8	21,0	26,3
Uruguay	31,5	24,0	27,7	34,6
Venezuela (República Bolivariana de)	-10,3	93,7	19,5	22,1
Comunidad Andina	41,0	34,6	34,0	35,9
Bolivia (Estado Plurinacional de)	58,5	35,6	28,5	37,5
Colombia	18,0	57,4	28,4	44,5
Ecuador	31,5	34,9	29,4	43,9
Perú	64,1	18,4	44,2	22,4
Alianza del Pacífico	30,9	20,2	32,4	27,0
Chile	30,9	12,6	42,7	30,5
México	29,0	18,8	30,3	25,0
Mercado Común Centroamericano	28,7	18,7	33,3	31,7
Costa Rica	24,8	12,6	18,2	31,6
El Salvador	48,1	16,9	43,1	27,5
Guatemala	21,0	22,6	38,3	34,1
Honduras	16,6	25,3	47,6	24,9
Nicaragua	20,2	18,4	37,1	24,6
Panamá (exportaciones nacionales)	108,7	15,0	27,5	44,6
Panamá (incluye la Zona Libre de Colón)	43,9	19,7	26,3	38,9
El Caribe	30,2	49,8	20,3	27,1
Cuba	1,4	15,0	-10,1	21,0
República Dominicana	22,2	12,5	36,8	34,8
Comunidad del Caribe (CARICOM)	38,6	74,1	15,7	22,1
Bahamas	31,7	151,8	-13,1	52,3
Barbados	28,1	30,5	48,2	5,3
Belice	21,5	25,9	19,5	39,6
Guyana	61,4	114,8	20,4	31,2
Haití	39,7	11,0	9,9	-3,5
Jamaica	25,7	0,1	15,2	31,6
Suriname	-22,3	50,5	-5,4	4,2
Trinidad y Tabago	58,2	80,1	29,9	23,0
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)	-22,5	12,2	29,3	8,0
Antigua y Barbuda	-20,4	12,8	28,2	11,8
Dominica	-24,0	18,5	108,1	3,5
Granada	45,0	20,9	3,2	3,5
Saint Kitts y Nevis	-15,7	9,1	-0,6	11,3
Santa Lucía	-21,1	9,4	19,4	12,2
San Vicente y las Granadinas	-46,1	8,3	40,3	2,6

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.

Los países exportadores netos de combustibles y, en menor medida, los exportadores netos de productos agrícolas registraron un aumento en los envíos superior al promedio regional, pues se beneficiaron de la subida en los precios de dichos productos. En el primer grupo destacan las Bahamas, Guyana, Trinidad y Tabago, la República Bolivariana de Venezuela, Colombia, Suriname, el Ecuador y el Estado Plurinacional de Bolivia, que se beneficiaron de forma considerable por el alza en los precios del petróleo, el gas y el carbón. En varios de estos países, el volumen exportado experimentó una disminución que se compensó con creces con los altos precios⁴ (véase el cuadro I.6). Por el contrario, en los países exportadores de minerales y metales (Chile, Cuba, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Perú y República Dominicana), los envíos crecieron menos que el promedio regional. Esto se explica por la evolución menos favorable de los precios de algunos minerales como el cobre, el mineral de hierro, el níquel, el oro y la plata, a la que se sumó en algunos casos la disminución del volumen exportado. Se espera que el menor dinamismo de las exportaciones de minerales y metales se agudice durante el segundo semestre debido a la combinación de los precios a la baja y una menor demanda mundial.

Cuadro I.6

América Latina y el Caribe (13 países)^a: variación de las exportaciones de productos energéticos y mineros, enero a junio de 2022 respecto del mismo periodo de 2021
(En porcentajes)

Productos	Participación en las exportaciones totales (enero a junio de 2021)	Variación		
		Valor	Volumen	Precio
Energía y minería	24,5	21	-3	24
Energía	9,1	63	-4	70
Petróleo ^b	8,4	54	-6	64
Gas natural	0,3	150	31	90
Hulla, coque y briquetas	0,4	161	-5	175
Minería	15,4	-4	-1	-3
Clúster del hierro	6,1	-23	1	-24
Clúster del cobre ^c	6,6	-2	-8	7
Clúster del molibdeno ^d	0,3	41	-5	49
Clúster del litio	0,1	860	48	548
Clúster bauxita y aluminio	0,1	-40	-55	32
Zinc	0,4	31	-3	35
Estaño	0,1	12	-22	43
Oro	1,2	10	6	4
Plata	0,1	-11	1	-12
Otros productos mineros	0,5	2	-3	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.

^a Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Jamaica, Honduras, Guatemala, México, Perú, República Dominicana y Venezuela (República Bolivariana de).

^b Incluye las estimaciones de las exportaciones de petróleo de Venezuela (República Bolivariana de) a partir de los registros de los volúmenes exportados y los niveles de los precios de mercado.

^c Incluye el cobre concentrado y los cátodos de cobre.

^d Incluye el óxido de molibdeno, el concentrado de molibdeno y el ferromolibdeno.

Los países centroamericanos, salvo Guatemala y Honduras, mostraron un dinamismo exportador inferior a la media regional debido a la menor demanda de productos manufactureros vinculados a la actividad maquiladora a raíz de la desaceleración de la economía mundial. El menor crecimiento de los envíos de manufacturas de este grupo de países quedó compensado, en parte, por el aumento en los precios de algunos

⁴ El volumen de las exportaciones de petróleo del Ecuador registró un retroceso interanual superior al 10% durante el primer semestre del año. En la República Bolivariana de Venezuela, después de crecer a tasas interanuales superiores al 30% entre enero y abril, el volumen de los envíos de petróleo se desplomó un 59% en mayo, y otro 16% en junio (Luján, 2022). En el Estado Plurinacional de Bolivia, el volumen de las exportaciones de gas experimentó un retroceso interanual del 18% durante los primeros seis meses de 2022 (IBCE, 2022).

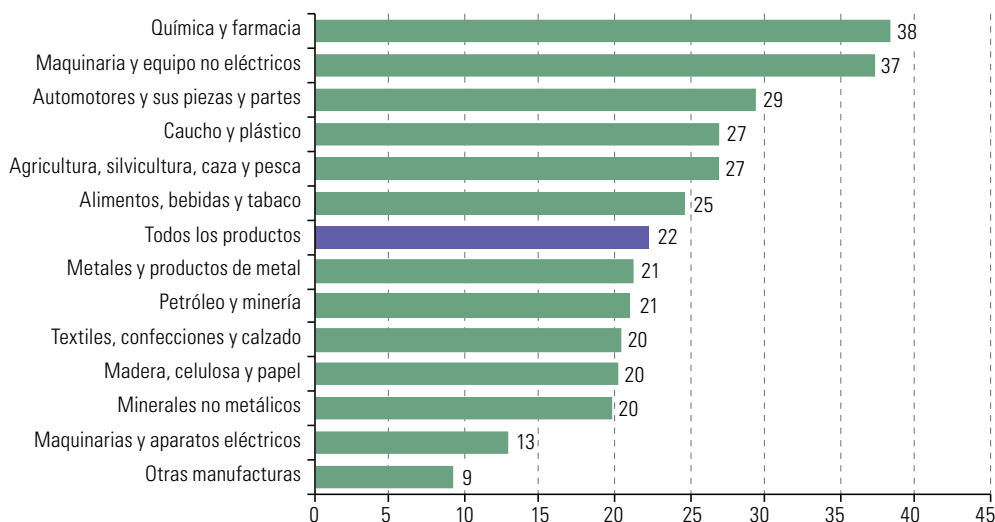
productos agrícolas de exportación (café, azúcar, banano y aceites vegetales), que registraron subidas interanuales del 11%, el 40%, el 12% y el 30%, respectivamente. El bajo dinamismo de las exportaciones manufactureras centroamericanas también es un reflejo de la desaceleración de la actividad económica en varios países de la subregión desde el segundo trimestre de 2022, que afectó negativamente al comercio entre los países centroamericanos.

Por su parte, en el primer semestre de 2022, las exportaciones de México —conformadas en un 88% por las manufacturas— también crecieron menos que el promedio regional (18,8% y 22,2%, respectivamente). El crecimiento de las exportaciones no petroleras (16,4%) estuvo liderado por los envíos a su principal mercado, los Estados Unidos (17,9%) (Banco de México, 2022). Dado que este país absorbió en 2021 el 78% de las exportaciones mexicanas de bienes y el 82% de sus envíos no petroleros, la desaceleración de su economía se reflejará en un menor dinamismo exportador de México en el segundo semestre de 2022.

La información desagregada disponible sobre 14 países de América Latina y el Caribe —que representaron el 96% de las exportaciones totales de bienes de la región en 2021— revela que, en la primera mitad de 2022, las exportaciones de este grupo crecieron en todos los rubros y que, en casi todos, lo hicieron a tasas interanuales de dos dígitos. Los sectores más dinámicos son todos manufactureros y están impulsados principalmente por los envíos a los Estados Unidos y a la propia región. Entre ellos, destacan sobre todo la química y la farmacia, las maquinaria y equipo no eléctrico, y la industria automotriz (véase el gráfico I.24). Por otra parte, destacan los sectores de la agricultura, la silvicultura, la caza y la pesca y de los alimentos, las bebidas y el tabaco, cuyos envíos crecieron por encima de la media regional y mantuvieron el buen desempeño exhibido durante 2020 y 2021 (CEPAL, 2021). Cabe destacar que el desempeño exportador por sectores varía de modo importante entre las distintas subregiones y agrupaciones. Por ejemplo, el sector agrícola estuvo menos dinámico que la media regional en los países de la Comunidad Andina y los países del Caribe, al igual que el petróleo y la minería en el Mercado Común del Sur (MERCOSUR).

Gráfico I.24

América Latina y el Caribe (14 países)^a: variación del valor de las exportaciones de bienes por grandes sectores económicos, enero a junio de 2022 respecto del mismo periodo de 2021 (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.

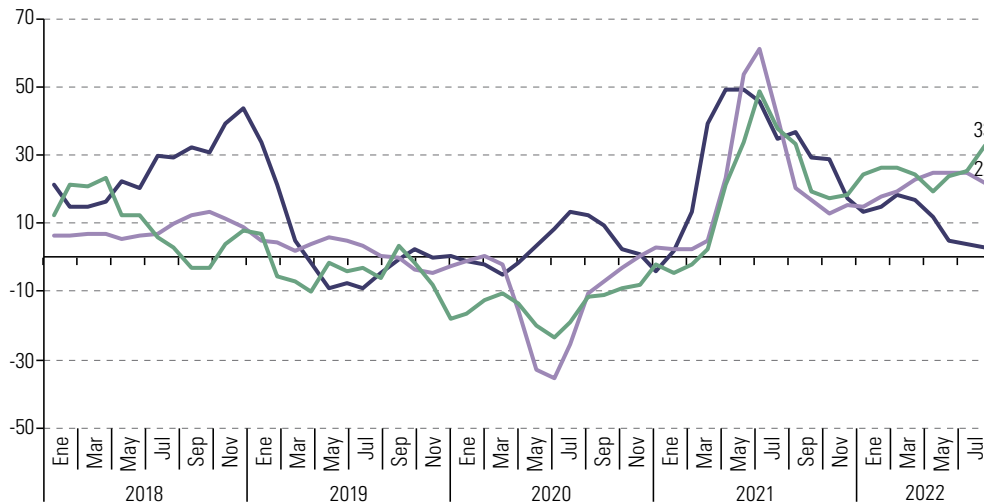
^a Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Barbados, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Perú, República Dominicana y Trinidad y Tabago.

Las exportaciones de bienes de la región a sus principales socios extrarregionales mostraron dinámicas diferenciadas en los primeros siete meses de 2022. En primer lugar, se observa una marcada desaceleración de los envíos a China, que en julio crecieron a una tasa interanual de apenas el 3%. Esto contrasta con la evolución de las exportaciones dirigidas a la Unión Europea y los Estados Unidos, que en el mismo mes seguían creciendo a tasas interanuales de dos dígitos (véase el panel A del gráfico I.25). Por su parte, en 2022 se constata una tendencia a la baja en las compras procedentes de China, en contraste con las importaciones desde los Estados Unidos (véase el panel B del gráfico I.25). En julio de 2022, las adquisiciones regionales a sus tres principales socios extrarregionales seguían registrando variaciones interanuales superiores al 15%. Sin embargo, en el segundo semestre se espera un menor dinamismo de las importaciones, en consonancia con la desaceleración de la economía regional.

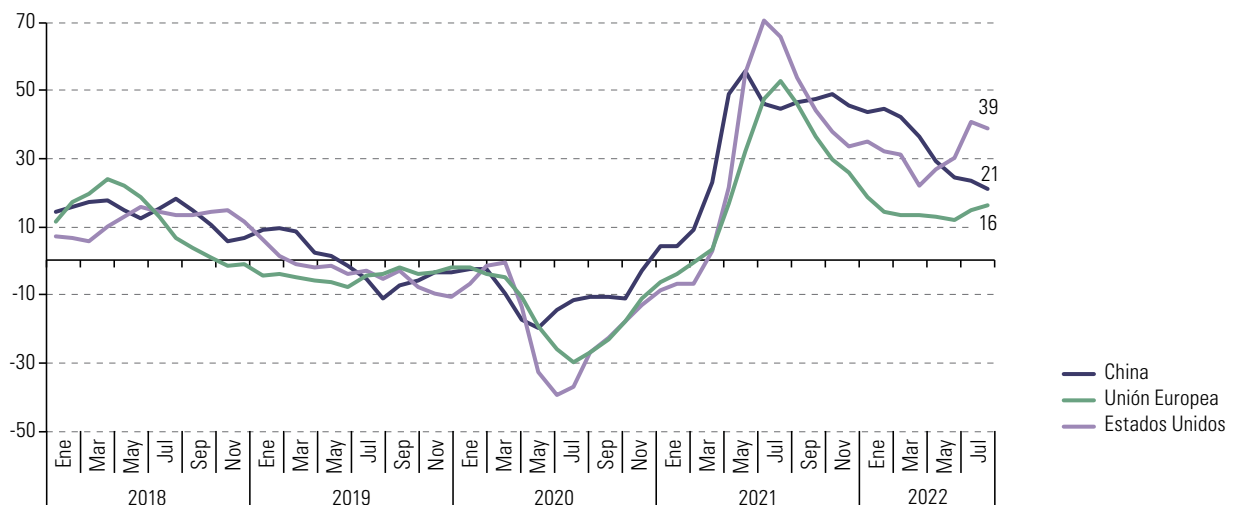
Gráfico I.25

América Latina y el Caribe: variación interanual del valor del comercio de bienes con China, Estados Unidos y la Unión Europea, enero de 2018 a julio de 2022
(En porcentajes)

A. Exportaciones



B. Importaciones



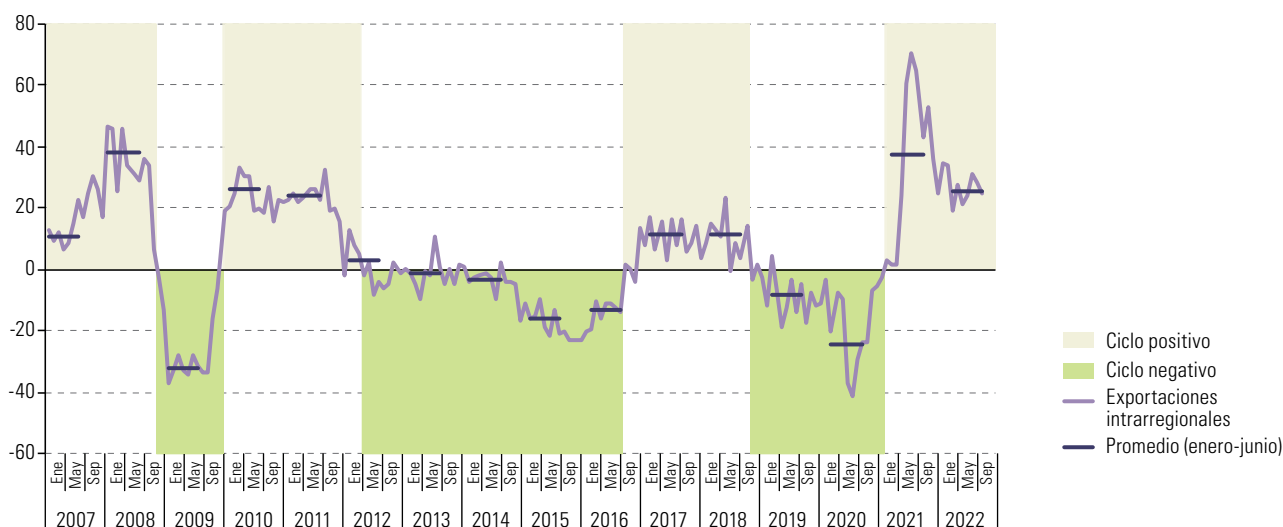
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

En el primer semestre de 2022, el valor de las exportaciones intrarregionales creció a una tasa interanual media del 25%, después de alcanzar un nivel máximo del 70% en mayo de 2021 (véase el gráfico I.26). De ese modo, se mantuvo la recuperación del comercio intrarregional tras su último ciclo negativo, registrado entre septiembre de 2018 y noviembre de 2020, que estuvo influido en gran medida por la irrupción de la pandemia de COVID-19. La expansión media del comercio intrarregional en los primeros seis meses de 2022 es muy parecida a la registrada en el mismo período de 2010 y 2011, y equivale al doble de la alcanzada en el primer semestre de 2017 y 2018, antes del último ciclo negativo.

Gráfico I.26

América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones intrarregionales de bienes, enero de 2007 a julio de 2022

(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 2022, el valor de las exportaciones intrarregionales registró aumentos de dos dígitos en casi todos los sectores (véase el cuadro I.7). Debido a las fuertes subidas en los precios del petróleo, los combustibles y los productos químicos, estos sectores experimentaron los mayores aumentos de sus envíos, seguidos de la madera, la celulosa y el papel, la maquinaria y el equipo no eléctrico y los automotores y las autopartes. Cabe destacar que los sectores con mayores alzas corresponden a bienes de capital e insumos intermedios para múltiples industrias. Asimismo, destacan por su resiliencia los sectores de productos agrícolas y agropecuarios, alimentos, bebidas y tabaco y productos farmacéuticos, al ser los únicos tres sectores cuyas exportaciones intrarregionales muestran un crecimiento ininterrumpido desde 2019. En el caso del sector agrícola y agropecuario, en el primer semestre de 2022 los envíos intrarregionales experimentaron un mayor dinamismo que en el mismo período de 2021 como consecuencia del conflicto en Ucrania, especialmente los envíos de trigo y morcajo desde la Argentina al Brasil y otros países de la región.

Cuadro I.7

América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones intrarregionales de bienes, 2019 a 2021 y enero a junio de 2021 y 2022
(En porcentajes)

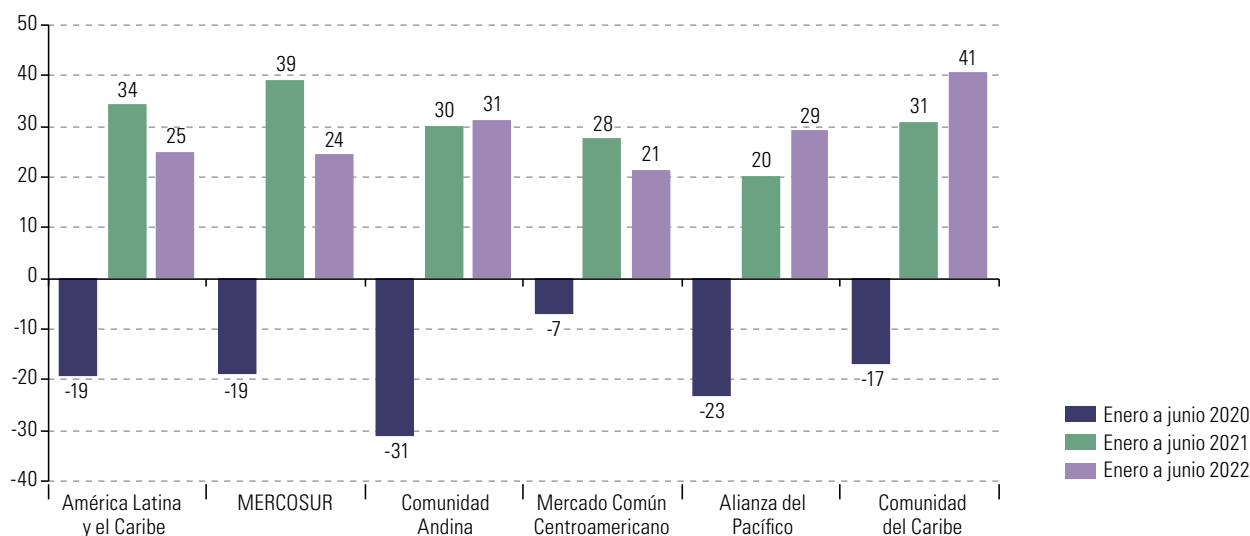
Sector	2019	2020	2021	Enero-junio 2021	Enero-junio 2022
Productos agrícolas y agropecuarios	8,8	4,9	24,5	17,6	28,2
Petróleo y minería	-16,1	-28,9	48,3	28,9	51,9
Alimentos, bebidas y tabaco	3,1	9,1	25,5	24,1	15,8
Textiles, confecciones y calzado	8,7	-23,1	44,7	57,3	23,9
Madera, celulosa y papel	-2,8	-13,1	27,6	14,3	46,6
Química y petroquímica	4,5	-8,9	30,5	18,9	52,4
Productos farmacéuticos	0,8	1,5	10,9	5,6	28,4
Caucho y plástico	-1,6	-11,1	44,1	45,1	29,6
Minerales no metálicos	-3,2	-12,6	43,3	55,9	21,0
Metales y productos de metal	-6,1	-14,5	65,4	65,0	25,2
Maquinaria y equipo no eléctrico	-9,7	-19,5	36,3	43,0	31,1
Maquinarias y aparatos eléctricos	-2,4	-14,3	42,4	71,2	8,6
Automotores y sus piezas y partes	-22,7	-30,5	39,4	56,8	30,4
Otras manufacturas	9,7	-16,0	40,2	30,9	1,2
Todos los sectores	-4,0	-14,0	37,0	34,4	25,0

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.

El desempeño positivo del comercio intrarregional durante el primer semestre de 2022 se ha extendido a todas las principales agrupaciones subregionales (véase el gráfico I.27). Así, el intercambio intrarregional está cerca de recuperar su participación previa a la pandemia en las exportaciones totales de la región y las distintas agrupaciones (véase el cuadro I.8), especialmente en aquellos sectores en los que hay relaciones complementarias que estimulan el comercio intraindustrial (en particular, las industrias química, farmacéutica, maderera y de papel, automotriz y agroalimentaria) (CEPAL, 2021). Con todo, cabe señalar que la participación del comercio intrarregional en las exportaciones totales de América Latina y el Caribe sigue siendo una de las más bajas a nivel mundial.

Gráfico I.27

América Latina y el Caribe y agrupaciones seleccionadas: variación interanual de las exportaciones intrarregionales de bienes, enero a junio de 2020, 2021 y 2022
(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.8

América Latina y el Caribe y agrupaciones seleccionadas: coeficiente de comercio intrarregional y dentro de cada agrupación, enero a junio de 2019, 2020 y 2022
(En porcentajes de las exportaciones totales de bienes)

	2019	2020	2022	Sectores más dinámicos
América Latina y el Caribe	15,2	14,6	14,9	Agroindustria, petróleo y minería, productos farmacéuticos, madera, celulosa y papel
MERCOSUR	12,9	11,7	11,9	Petróleo y minería, productos farmacéuticos, madera, celulosa y papel
Comunidad Andina	6,6	6,1	6,4	Petróleo y minería, química y petroquímica, automotores
Mercado Común Centroamericano	28,2	27,2	27,7	Petróleo y minería, madera, celulosa y papel, y metales y productos de metal
Alianza del Pacífico	2,9	2,6	2,9	Petróleo y minería, química y petroquímica, madera, celulosa y papel
Comunidad del Caribe	8,9	8,4	8,0	Petróleo y minería, química y petroquímica, madera, maquinaria y equipo eléctrico

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 general, la región de América Latina y el Caribe presenta una baja exposición directa a los efectos comerciales del conflicto en Ucrania (CEPAL, 2022b). En 2020, el 0,6% de las exportaciones de bienes de la región se dirigieron a la Federación de Rusia y Ucrania, mientras que el 0,7% de sus importaciones provinieron de estos países. En el caso de las exportaciones, destacan tres países en los que los mercados ruso y ucraniano revisten una mayor importancia: Jamaica (5,8%), Paraguay (5,6%) y Ecuador (5%). En cuanto a las importaciones, la participación conjunta de la Federación de Rusia y Ucrania no llega al 2% en ningún país de la región. A diferencia de lo que ocurre en África, Oriente Medio y Asia Central, la Federación de Rusia y Ucrania no son proveedores relevantes de cereales ni oleaginosas para la región. No obstante, los impactos del conflicto se han dejado sentir en la región a través de dos canales principales: el alto costo y la escasa disponibilidad de fertilizantes, y las presiones inflacionarias derivadas del aumento en los precios de los combustibles, los cereales y las oleaginosas.

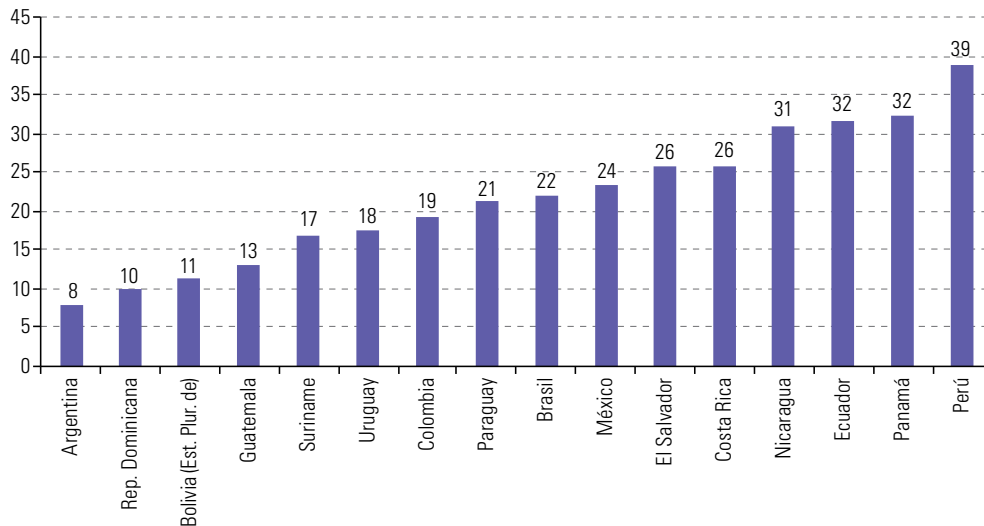
Varios países latinoamericanos muestran una alta dependencia de la Federación de Rusia como proveedor de fertilizantes (véase el gráfico I.28). Cabe destacar que se trata del principal exportador mundial de dichos productos, y que los envíos mundiales presentan una alta concentración geográfica⁵. Así pues, la escasez generada en el mercado internacional, especialmente durante los primeros meses del conflicto, podría incidir negativamente en las cosechas en la región y, en consecuencia, en la seguridad alimentaria más allá de 2022. Esta situación se ve agravada por el hecho de que solo un país de la región (Trinidad y Tabago) es exportador neto de fertilizantes, sumado a que estos productos representan una alta proporción de los costos de producción agrícola: entre un 30% y un 50% en la soja, las leguminosas, el maíz, el café y el arroz, y entre un 15% y un 20% en el banano, la papa, la caña de azúcar y el cacao (Aldana, 2022; Perfetti y otros, 2022).

Por otra parte, el aumento en el precio de los alimentos, los fertilizantes y la energía (todos ellos insumos esenciales para la producción de alimentos) se ha traducido en un marcado incremento de la inflación a nivel regional. En particular, en junio de 2022, la inflación interanual de los alimentos y las bebidas alcanzó valores de dos dígitos en la mayoría de los países de la región sobre los que se dispone de información (véase el gráfico I.29). Esta situación pone en riesgo la seguridad alimentaria regional, especialmente en los países cuyo comercio de alimentos es deficitario, la mayoría de los cuales se ubican en la subregión del Caribe (véase el cuadro I.9).

⁵ En 2021, los cinco principales exportadores (Federación de Rusia, China, Canadá, Marruecos y Estados Unidos, en ese orden) concentraron el 47% de los envíos mundiales de fertilizantes.

Gráfico I.28

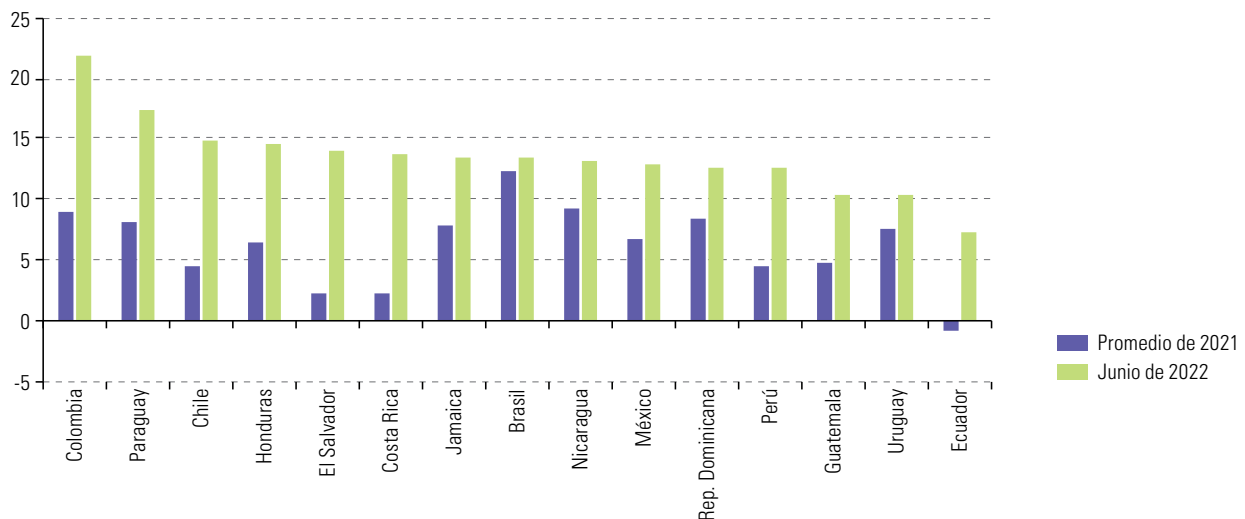
América Latina y el Caribe (16 países): participación de la Federación de Rusia en las importaciones de fertilizantes, 2020
(En porcentajes)



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

Gráfico I.29

América Latina y el Caribe (15 países): tasas anuales de inflación de alimentos y bebidas, promedio de 2021 y junio de 2022^a
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), CEPALSTAT [base de datos en línea] <https://statistics.cepal.org/portal/cepalstat/index.html>.

^a Los datos de junio de 2022 relativos al Brasil, Chile y Costa Rica corresponden a mayo de 2022.

Cuadro I.9

América Latina y el Caribe: saldo comercial de alimentos, por subsectores, promedio del período 2019-2021

(En millones de dólares)

Países/subregiones/región	Carne y derivados	Pescados y crustáceos	Productos lácteos	Cereales	Azúcar	Otros alimentos elaborados	Total alimentos
América Latina y el Caribe	20 080	13 263	-2 109	37 067	10 261	69 818	148 381
América Latina	20 433	13 209	-1 970	37 414	10 063	69 902	149 050
América del Sur	23 081	12 748	392	45 400	7 724	50 187	139 531
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	23 527	1 014	946	50 082	7 958	30 182	113 710
Argentina	3 341	1 526	765	11 214	317	16 219	33 382
Brasil	17 240	-845	-416	35 181	7 962	14 316	73 437
Paraguay	1 295	-10	0	2 992	-31	660	4 906
Uruguay	1 696	67	619	1 338	-88	-137	3 496
Venezuela (República Bolivariana de)	-45	276	-20	-643	-202	-876	-1 511
Comunidad Andina	-172	6 401	-316	-3 668	185	13 503	15 933
Bolivia (Estado Plurinacional de)	60	0	2	139	-16	651	836
Colombia	-258	-322	-164	-2 393	324	3 333	521
Ecuador	-18	5 819	-6	-438	-80	4 491	9 767
Perú	43	904	-148	-976	-43	5 028	4 809
Alianza del Pacífico	-2 151	6 132	-2 020	-10 287	1 541	31 722	24 937
Chile	-274	5 333	-239	-1 014	-419	6 502	9 888
México	-1 662	217	-1 469	-5 904	1 679	16 859	9 719
Centroamérica	-225	469	-354	-1 017	886	4 318	4 078
Costa Rica	2	-51	80	-426	23	2 862	2 490
El Salvador	-290	53	-223	-305	253	-724	-1 235
Guatemala	-260	13	-209	251	604	2 047	2 446
Honduras	-118	173	-32	-220	-9	693	486
Nicaragua	564	290	154	-73	116	397	1 448
Panamá	-122	-9	-124	-245	-101	-957	-1 557
El Caribe	-1 114	-171	-678	-1 412	-27	-1 545	-4 947
Cuba	-353	54	-139	-346	199	-84	-669
República Dominicana	-277	-214	-267	-646	16	107	-1 280
Comunidad del Caribe (CARICOM)	-484	-12	-272	-420	-241	-1 569	-2 998
Bahamas	-104	57	0	-13	-22	-245	-326
Barbados	-34	-25	-22	-30	-27	-131	-269
Belice	-9	23	-20	-8	62	-45	3
Guyana	-10	44	-33	186	-6	-100	81
Haití	-128	-4	-46	-329	-116	-493	-1 117
Jamaica	-80	-105	-37	-152	-80	-276	-729
Suriname	-21	26	-14	19	-15	-70	-75
Trinidad y Tabago	-98	-28	-100	-94	-37	-209	-565
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)	-116	-22	-51	-24	-26	-273	-512
Antigua y Barbuda	-27	-8	-12	-3	-5	-95	-149
Dominica	-9	-1	-3	-1	-2	-19	-35
Granada	-19	-2	-11	-2	-5	-43	-83
Saint Kitts y Nevis	-10	-3	-3	-1	-2	-20	-39
San Vicente y las Granadinas	-20	2	-8	-14	-5	-30	-75
Santa Lucía	-31	-10	-15	-3	-7	-66	-133

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

Nota: En el caso de las Bahamas, Cuba, Dominica, Haití, Saint Kitts y Nevis y Venezuela (Rep. Bol. de), los datos se obtuvieron a partir de estadísticas espejo.

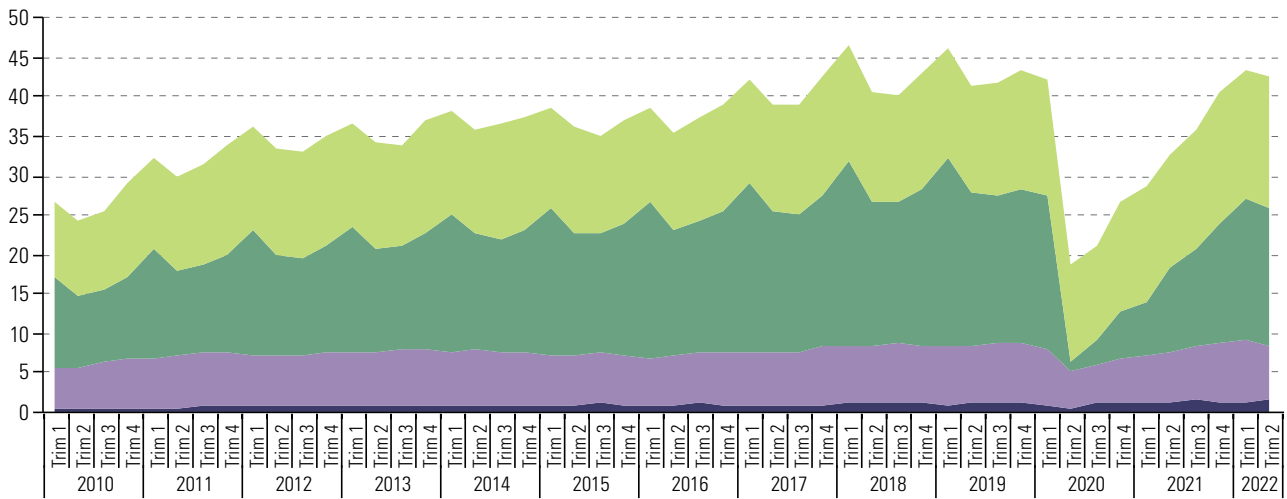
3. Evolución reciente del comercio regional de servicios

En el primer semestre de 2022 continuó la recuperación del comercio regional de servicios iniciada en el tercer trimestre de 2020, tras la profunda caída registrada en el segundo trimestre de ese mismo año a raíz de la pandemia (véase el gráfico I.30). La recuperación ha sido más notable en el caso de las importaciones, cuyo valor en el primer semestre de 2022 superó en un 6% al registrado en el mismo período de 2019. En contraste, el valor de las exportaciones regionales en ese mismo período fue todavía un 5% inferior al registrado en 2019 (véase el gráfico I.31). Cabe destacar el dinamismo de los servicios de telecomunicaciones, informática e información, cuyas exportaciones e importaciones crecieron a tasas interanuales del 39% y el 49%, respectivamente. Por su parte, las exportaciones de viajes (principalmente de turismo) en el primer semestre de 2022 todavía se situaban un 18% por debajo del nivel observado en el mismo período de 2019.

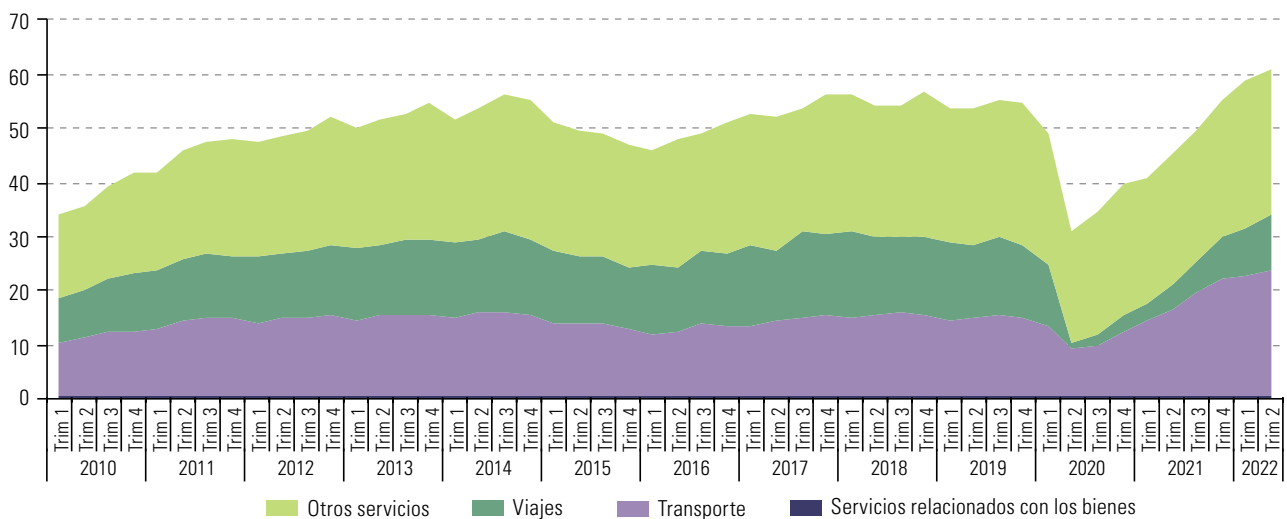
Gráfico I.30

América Latina (23 países)^a: valor del comercio de servicios, primer trimestre de 2010 a segundo trimestre de 2022
(En miles de millones de dólares)

A. Exportaciones



B. Importaciones

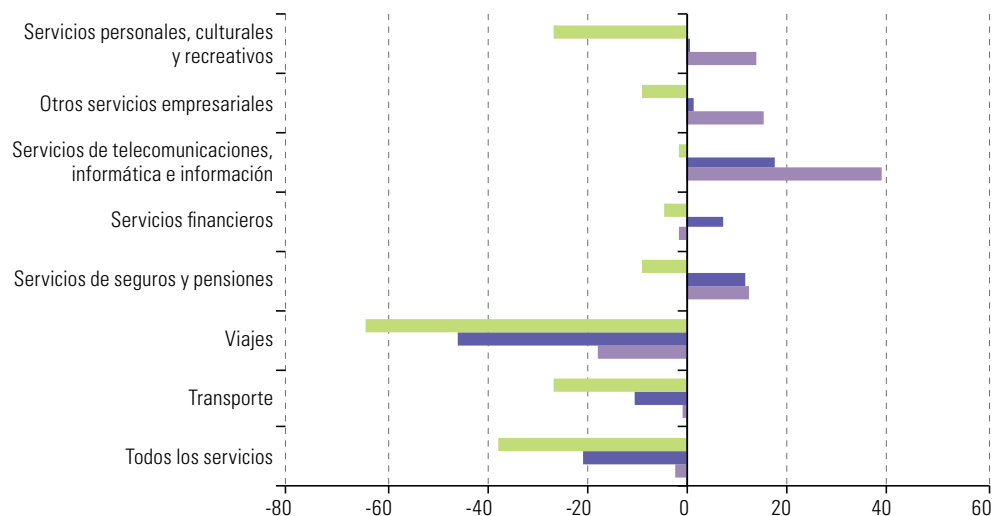
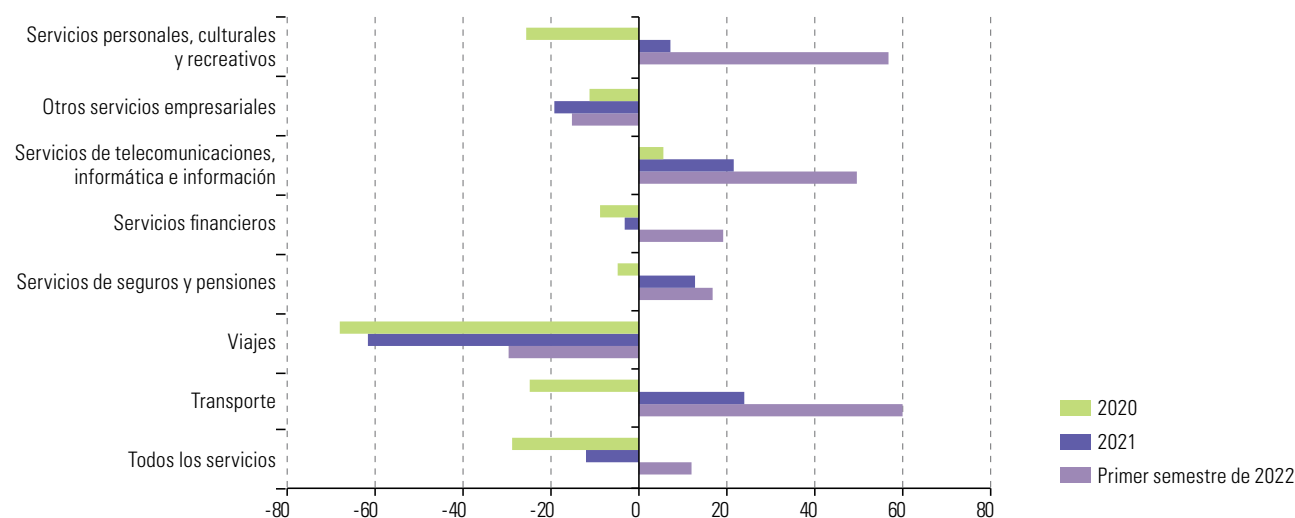


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos de balanza de pagos de los países.

^a Argentina, Bahamas, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Suriname, Trinidad y Tabago y Uruguay.

Gráfico I.31

América Latina (23 países)^a: variación del valor del comercio de servicios por categorías, 2020, 2021 y primer semestre de 2022 respecto del mismo período de 2019
(En porcentajes)

A. Exportaciones**B. Importaciones**

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos de balanza de pagos de los países.

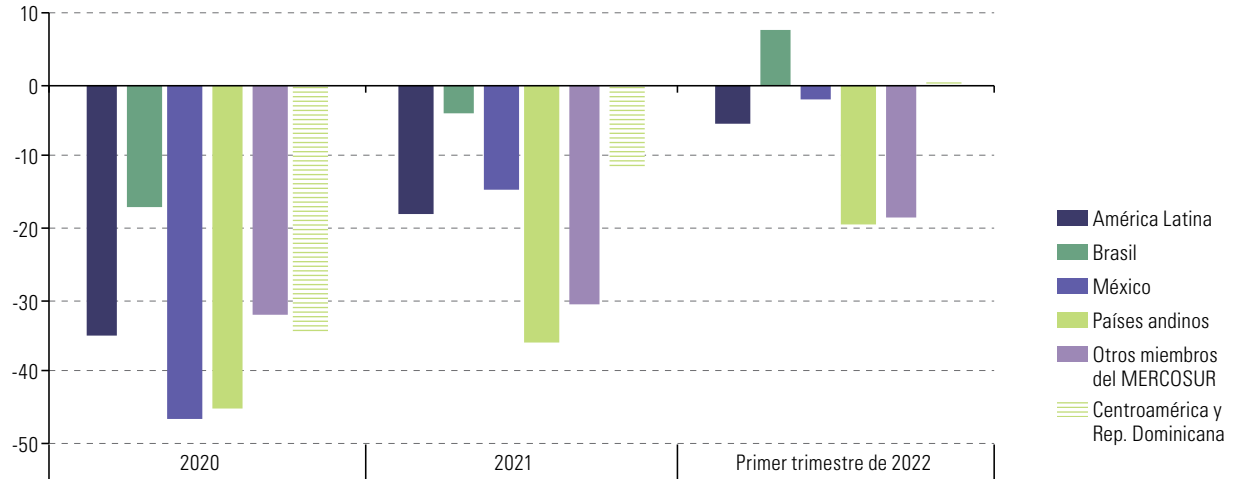
^a Argentina, Bahamas, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Suriname, Trinidad y Tabago y Uruguay.

Si bien el Brasil, México y las tres agrupaciones que figuran en el gráfico I.32 muestran patrones similares en lo referente a sus exportaciones de viajes y servicios modernos en el primer trimestre de 2022, exhibieron un comportamiento heterogéneo en lo que respecta a la exportación de servicios de transporte. En todos los países y agrupaciones, las exportaciones de viajes se mantuvieron por debajo de sus respectivos niveles de 2019, mientras que en los servicios modernos ocurrió lo contrario. En el caso de los servicios de transporte, las exportaciones de los países y agrupaciones sudamericanos en el primer trimestre de 2022 superaron los niveles registrados en el mismo período de 2019, mientras que las de México, los países centroamericanos y la República Dominicana se situaron por debajo de ellos. Este patrón diferenciado se explica en parte por el auge de las exportaciones de productos básicos de los países sudamericanos en el primer trimestre de 2022, que ha impulsado las exportaciones de servicios de transporte.

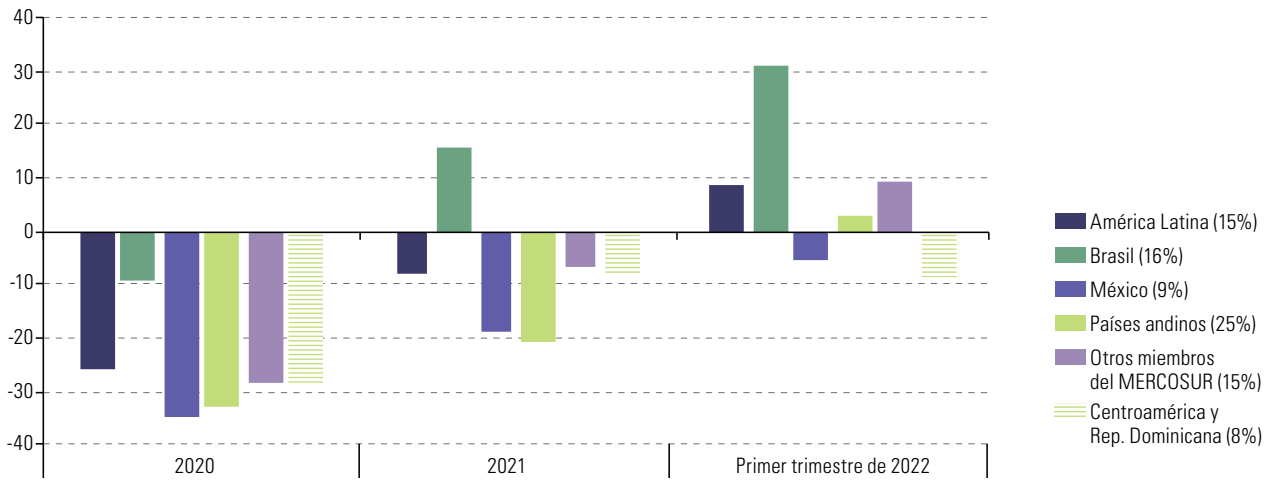
Gráfico I.32

América Latina (17 países) y países y agrupaciones seleccionados: variación del valor de las exportaciones de servicios, por categorías, 2020, 2021 y primer trimestre de 2022 respecto del mismo período de 2019 (En porcentajes)

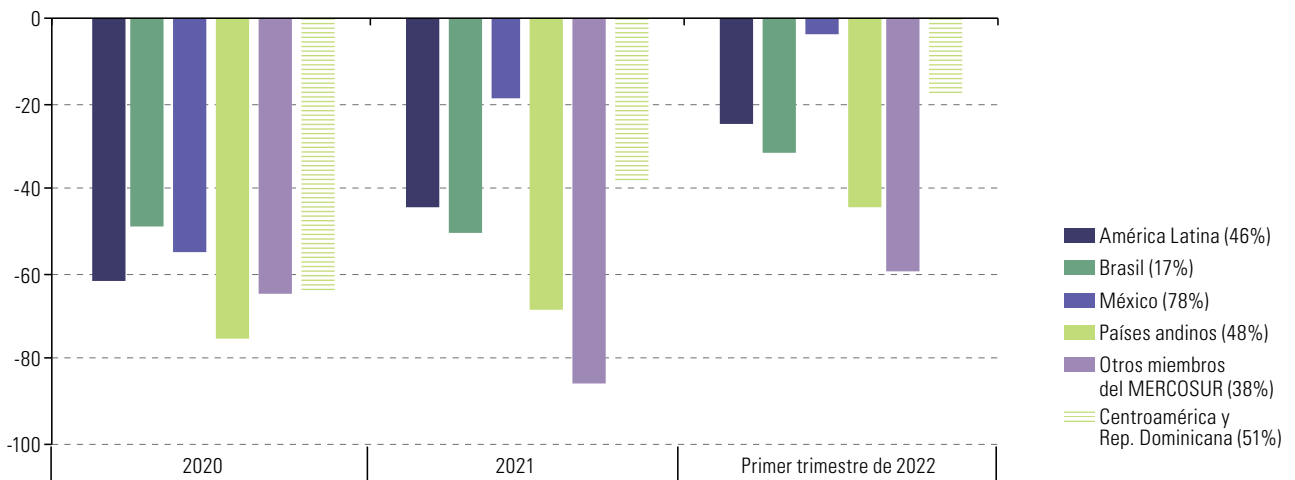
A. Total



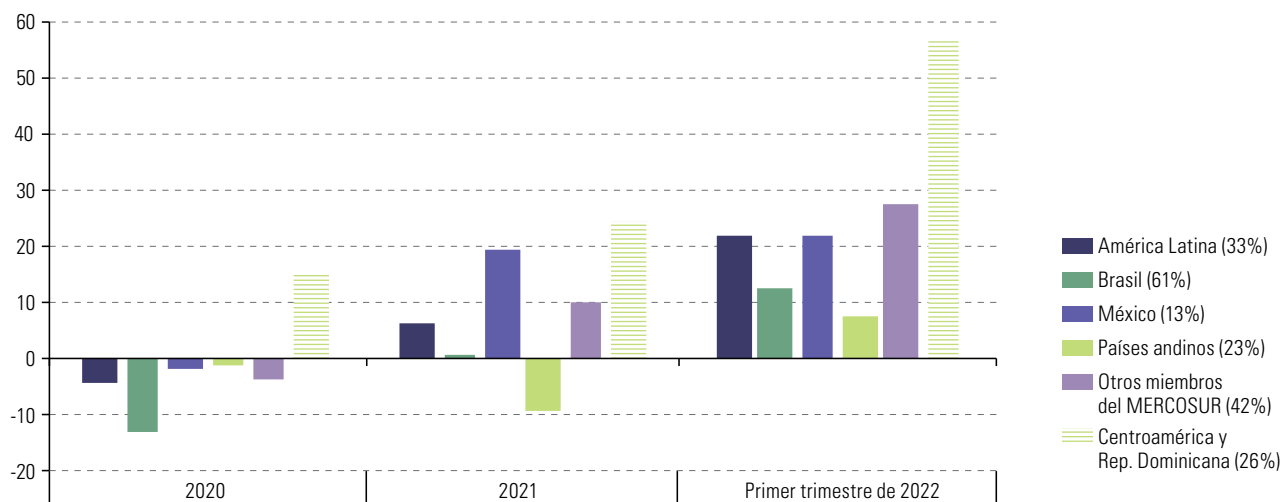
B. Transporte



C. Viajes



D. Servicios modernos



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos de balanza de pagos de los países.

Notas: Centroamérica incluye a Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua; otros miembros del MERCOSUR incluye a la Argentina, el Paraguay y el Uruguay; y el grupo de los países andinos incluye a Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, el Ecuador y el Perú. Los porcentajes entre paréntesis corresponden a la participación de la respectiva categoría en las exportaciones totales de servicios de cada país o agrupación en 2019. La suma es inferior al 100%, pues no incluye los servicios relacionados con la producción de bienes, los cargos por el uso de propiedad intelectual y los servicios personales, culturales y recreativos. Los servicios modernos se estiman a partir de la suma de las siguientes categorías: servicios de seguros y pensiones, servicios financieros, servicios de telecomunicaciones, informática e información, y otros servicios empresariales.

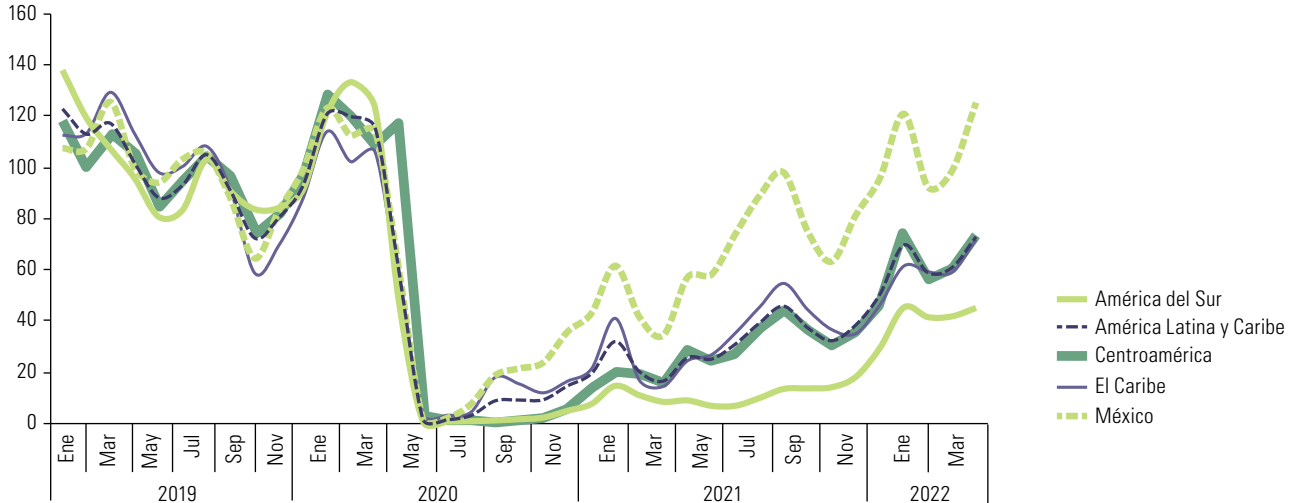
En 2019, la categoría viajes representó el 46% de las exportaciones totales de servicios de América Latina y el Caribe —una participación que duplicaba el peso de dicho sector en las exportaciones mundiales de servicios. Así pues, el desplome de la actividad turística a raíz de la pandemia fue la principal causa de la contracción de las exportaciones regionales de servicios en 2020 y 2021. Desde entonces, se observa una importante heterogeneidad subregional con respecto a la recuperación de la actividad turística. América del Sur es la subregión donde la llegada de turistas internacionales experimentó la mayor contracción en 2020 y donde la recuperación ha sido más lenta; en marzo de 2022 se situaba en un nivel equivalente al 45% del promedio de 2019. Por su parte, en marzo de 2022 las llegadas de turistas internacionales a Centroamérica y el Caribe representaban tres cuartas partes de los niveles previos a la pandemia, si bien se observaba una fuerte heterogeneidad entre los países de ambas subregiones. México destaca por exhibir la mayor recuperación en lo que respecta a la llegada de turistas internacionales, que en marzo de 2022 superó en 25% su promedio de 2019 (véase el gráfico I.33A).

Parte de la heterogeneidad en la recuperación del turismo obedece a la evolución de las medidas adoptadas por los Gobiernos para enfrentar la pandemia, las cuales repercuten en la movilidad internacional de personas. Ellas van de medidas de cuarentena y la obligación de los viajeros de presentar un certificado de vacunación a los cierres fronterizos parciales o totales. México redujo el grado de restricción de dichas medidas desde octubre de 2020, mientras que, en general, los demás países de la región han mantenido medidas más estrictas durante períodos más prolongados (véase el gráfico I.33B). Sin perjuicio de ello, varios países de la región han implantado desde 2021 una serie de medidas orientadas a la recuperación del sector turístico (véase el recuadro I.2).

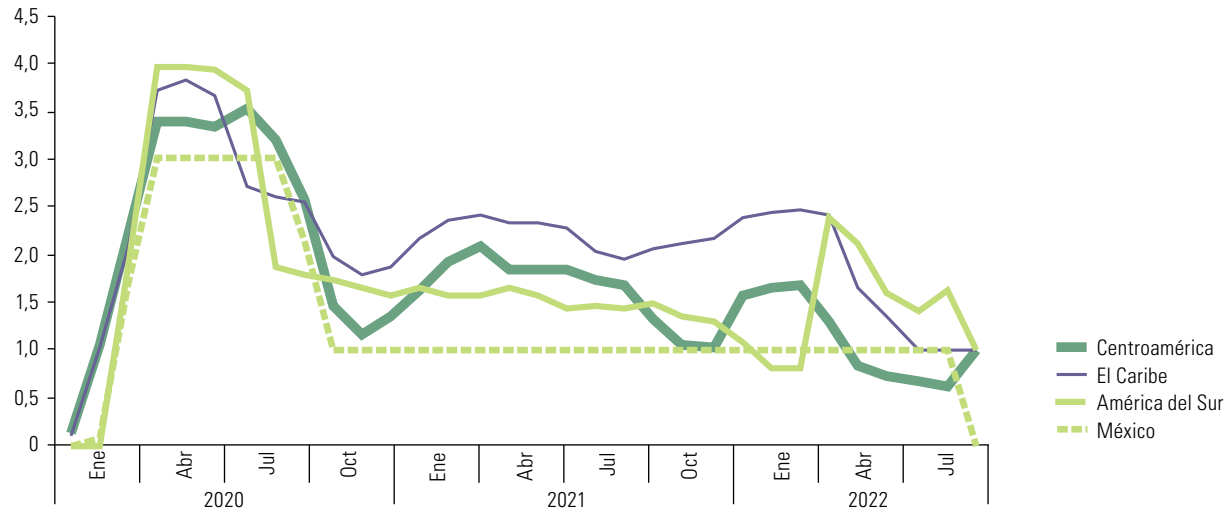
Gráfico I.33

América Latina y el Caribe, México y subregiones: llegadas de turistas internacionales y restricciones a la movilidad internacional, enero de 2019 al primer semestre de 2022

A. Llegadas internacionales^a
(Índice, promedio de 2019=100)



B. Índice de restricción^b
(De 0 a 4)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Universidad de Oxford, COVID-19 Government Response Tracker [en línea] <https://www.bsg.ox.ac.uk/research/covid-19-government-response-tracker>; y fuentes oficiales de los respectivos países.

^a Centroamérica incluye a Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá; América del Sur incluye a la Argentina, el Brasil, Bolivia (Est. Plur. de), Chile, Colombia, el Ecuador, el Paraguay, el Perú y el Uruguay; el Caribe incluye a Antigua y Barbuda, las Bahamas, Barbados, Belice, Cuba, Dominica, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, la República Dominicana, San Vicente y las Granadinas, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, Suriname y Trinidad y Tabago. Los datos del Brasil de 2021 en adelante corresponden a estimaciones realizadas a partir de los datos de inmigraciones facilitados por la policía internacional.

^b Los niveles de restricción son: 0 (sin restricciones), 1 (control de llegadas), 2 (requisito de cuarentena para viajeros provenientes de algunas o todas las regiones o países), 3 (prohibición de llegadas desde algunas regiones o países) y 4 (cierre total de fronteras).

Recuadro I.2

Medidas de reactivación del turismo en los países de América Latina y el Caribe

En 2021 y 2022, varios países de América Latina y el Caribe han implantado una serie de medidas orientadas a reactivar el turismo receptivo nacional e internacional. De manera simplificada, dichas medidas se clasifican en: incentivos económicos al turista, apoyo financiero a las empresas del sector turístico, iniciativas conjuntas con el sector privado, campañas para atraer turistas e iniciativas de planificación en el mediano y largo plazo.

Entre las medidas para ofrecer incentivos económicos al turista, la Argentina ha puesto en marcha la tercera versión del programa *Previaje*, que contempla la venta anticipada de paquetes turísticos a turistas nacionales, a través de la cual se compensa el 50% los gastos realizados. Ese dinero ahorrado puede gastarse únicamente en servicios de turismo, ya sea en el mismo viaje o en otro posterior. En su versión anterior, el programa obtuvo una facturación de más de 350 millones de dólares. Por su parte, el Uruguay implantó el programa *Turismo Para Todos*, que incluyó descuentos en paquetes turísticos para turistas nacionales en el marco del Sistema Nacional de Turismo Social, así como la eliminación del impuesto al valor agregado (IVA) en los alojamientos para los turistas nacionales entre marzo y abril de 2022, y en los servicios gastronómicos, el alquiler de autos y los servicios de mediación para el alquiler de inmuebles turísticos para los turistas no residentes en el Uruguay entre el 1 de noviembre de 2021 y el 30 de abril de 2022.

El apoyo financiero a las empresas del sector turístico ha consistido en medidas de apalancamiento financiero y acceso al crédito. En Chile, el Programa de Apoyo a la Reactivación (PAR) Impulsa Turismo aporta financiamiento a las pymes de servicios turísticos para que ejecuten sus planes de inversión o capital de trabajo. En 2021, más de 1300 proyectos se beneficiaron de un monto cercano a los 4 millones de dólares. Por su parte, el Fondo de Garantía para Pequeños Empresarios (FOGAPE) amplía los límites de las garantías hasta un 90% para las empresas relacionadas con el sector turístico (restaurantes, agencias de viajes, operadores turísticos, transporte de turistas, alojamiento turístico) para el financiamiento público y privado. En Costa Rica, a través del Programa de Apoyo Financiero al Sector Hotelero (2022-2025), se ofreció financiamiento para capital de trabajo y para la reestructuración de créditos a largo plazo. Desde el inicio de la pandemia hasta noviembre de 2021, se reestructuraron 837 créditos por más de 270 millones de dólares, lo que representa el 67% de la cartera total del sector turístico. Panamá puso en marcha programas para mejorar el acceso de las empresas turísticas al financiamiento bancario, que están gestionados por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Nacional de Panamá (BN) y la Autoridad de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa (AMPYME).

Entre las iniciativas conjuntas con el sector privado para el desarrollo del sector turístico, se encuentra la creación de las organizaciones de gestión de destino (OGD) en Honduras. Se trata de un modelo de gestión local, implantado en 8 de las 11 localidades planificadas para 2022, que fomenta la creación de alianzas y la adopción de acciones coordinadas entre los actores locales para fortalecer la asociatividad y el apoyo a las mujeres, los jóvenes y la población indígena. Por su parte, la Sociedad Uruguaya de Turismo Rural y Natural (SUTUR) implantó un pasaporte que permite acreditar la estancia en un establecimiento asociado al gremio y acceder a un descuento de un 15% en el siguiente establecimiento acreditado que se visite. En el Brasil, la autoridad aeronáutica ha tramitado gestiones con las empresas aeronáuticas para recuperar las frecuencias aéreas e incrementar así las operaciones a una tasa interanual del 191% en abril de 2022.

Los países con alta vocación turística y destinos reconocidos mundialmente, como el Brasil, el Perú y la República Dominicana, están diseñando estrategias para promover y posicionar su oferta turística, tanto para turistas nacionales como extranjeros, incluida la participación en ferias internacionales y seminarios itinerantes con operadores, agentes, entidades y asociaciones del sector. De manera complementaria, el Brasil tiene previsto acoger eventos masivos, como las fiestas juninas (tradicionales en los meses de junio y julio), el festival Rock in Rio, la Fórmula 1 y las fiestas de fin de año.

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de los organismos y programas turísticos respectivos.

Las perspectivas del sector turístico en el segundo semestre de 2022 son inciertas. Por un lado, el aumento del precio de los pasajes aéreos —debido, en gran parte, al aumento del costo del petróleo— encarece los viajes y reduce la demanda. Además, el menor crecimiento económico y la elevada inflación en la mayoría de los países afectan el poder adquisitivo de los turistas. Por otro lado, la apreciación del dólar y el euro respecto de las monedas de algunos países latinoamericanos abarata las estadías para los turistas provenientes de los Estados Unidos y la Unión Europea, principales orígenes del turismo internacional en la región.

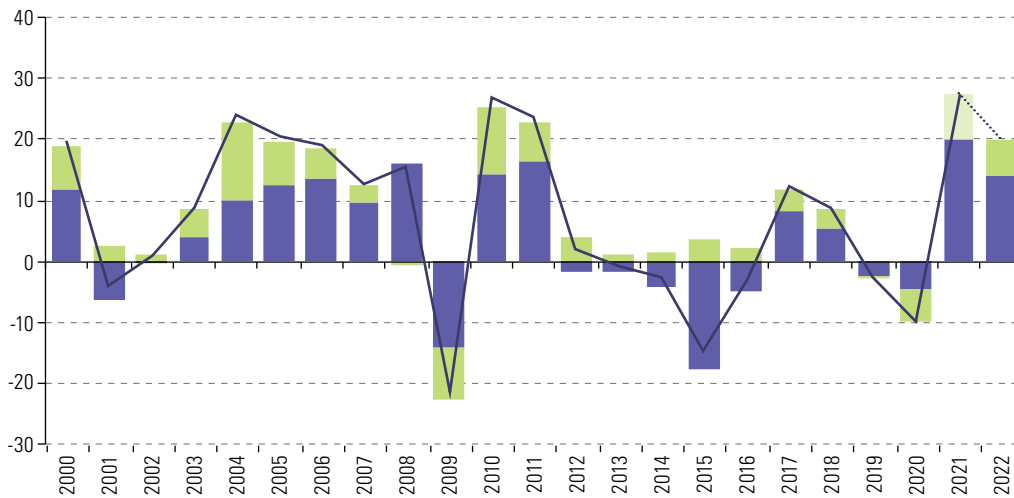
4. Proyecciones para 2022

Se prevé que durante el segundo semestre las exportaciones regionales de bienes experimenten una ligera desaceleración, en consonancia con la ralentización de la demanda mundial. Por lo tanto, se proyecta un crecimiento anual de su valor del 20%, impulsado por una subida del 14% en los precios y una expansión del 6% en el volumen exportado. En el caso de las importaciones, se espera que su valor aumente un 24%. Al igual que en el caso de las exportaciones, el grueso del incremento proyectado en el valor de las importaciones regionales obedecería al componente de los precios (18%), mientras que el crecimiento del volumen importado explicaría el 6% restante (véase el gráfico I.34).

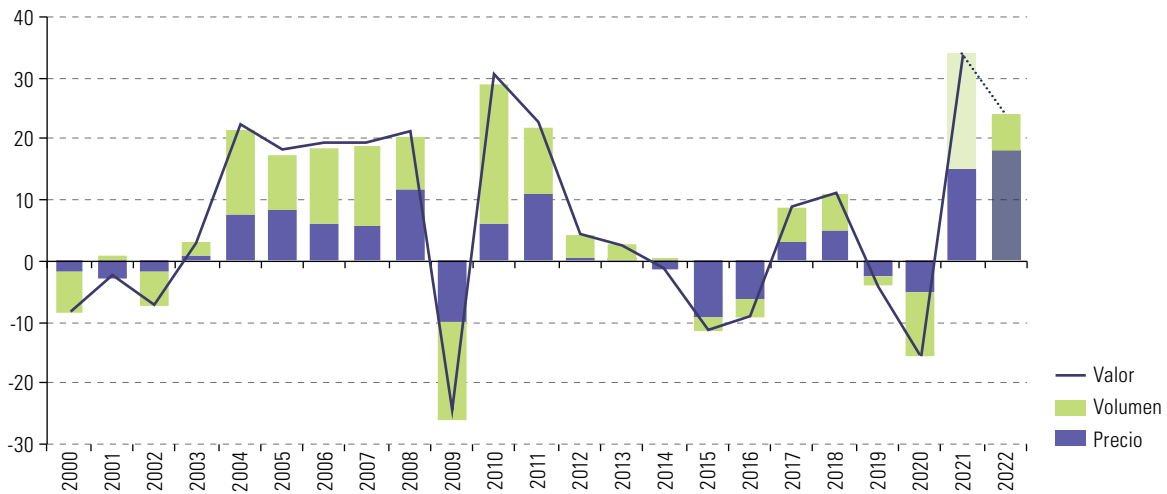
Gráfico I.34

América Latina y el Caribe: variación anual del comercio de bienes, 2000-2022^a
(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.

^a Las cifras para 2022 son proyecciones.

Por destinos, el mayor dinamismo en 2022 lo mostrarían los envíos a la Unión Europea y a la propia región, mientras que las exportaciones a los Estados Unidos se expandirían a un ritmo similar al de las exportaciones totales (véase el cuadro I.10). Cabe señalar que la evolución de las exportaciones regionales a la Unión Europea durante el segundo semestre de 2022 está sujeta a una considerable incertidumbre debido al impacto negativo en la economía europea de las restricciones al suministro de gas natural derivadas del conflicto en Ucrania. Por primera vez desde 2015, los envíos a China serían los menos dinámicos entre los principales socios comerciales de la región, lo que refleja la fuerte desaceleración de su economía a lo largo de 2022. Por su parte, las compras desde los Estados Unidos crecerían por encima del promedio regional, mientras que las importaciones desde China, el resto de Asia y la Unión Europea se mostrarían menos dinámicas.

Cuadro I.10

América Latina y el Caribe: variación anual del valor del comercio de bienes, por socios principales, 2021 y proyección para 2022
(En porcentajes)

	Exportaciones		Importaciones	
	2021	2022	2021	2022
Mundo	27	20	38	24
Estados Unidos	21	21	35	31
Unión Europea	23	26	25	16
Asia	33	9	38	18
China	32	8	40	20
Otros países de Asia	35	17	35	15
América Latina y el Caribe	35	22	40	22

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 subregiones, el Caribe registraría la mayor expansión del valor exportado en 2022, a saber, un 43% (véase el cuadro I.11). Esto se explica, en buena medida, por los fuertes incrementos proyectados en los envíos de gas natural desde Trinidad y Tabago, de petróleo desde Guyana y de bauxita desde Jamaica. Estos tres países representan el 43% del valor total de las exportaciones del Caribe y el 77% del valor total de las de la Comunidad del Caribe. En el caso de las importaciones, la mayor subida proyectada en el ámbito de las exportaciones obedece sobre todo, como ya se ha señalado, al mayor costo de los alimentos y los insumos básicos, principalmente químicos y agroquímicos, así como de diversos productos manufactureros como la maquinaria y los vehículos, entre otros. El aumento del costo de las manufacturas importadas tiene su explicación en el incremento del costo de transporte (véase el capítulo III), así como en la repercusión de los altos precios de los insumos intermedios en los precios de los productos finales.

Por países, se prevé un aumento generalizado del valor exportado, con la única excepción de Granada. Sin embargo, al descomponer el crecimiento del valor exportado en función del precio y el volumen, se advierten patrones diferenciados. Así, el mayor incremento relativo de precios de las exportaciones se observa en los países de América del Sur, en particular, la República Bolivariana de Venezuela, Colombia, el Ecuador y, en menor medida, el Estado Plurinacional de Bolivia, así como en un grupo de países del Caribe (Bahamas, Barbados, Guyana y Trinidad y Tabago). Todos ellos presentan una canasta exportadora intensiva en productos energéticos (petróleo y derivados, gas y carbón). La República Bolivariana de Venezuela y Trinidad y Tabago registrarían las mayores alzas del valor exportado debido principalmente a la reanudación de las exportaciones de petróleo hacia los Estados Unidos y Europa, en el primer caso, y al fuerte aumento del precio de los fertilizantes, en el segundo.

Cuadro I.11

América Latina y el Caribe (agrupaciones y países): variación proyectada del comercio de bienes por precio, valor y volumen, 2022
(En porcentajes)

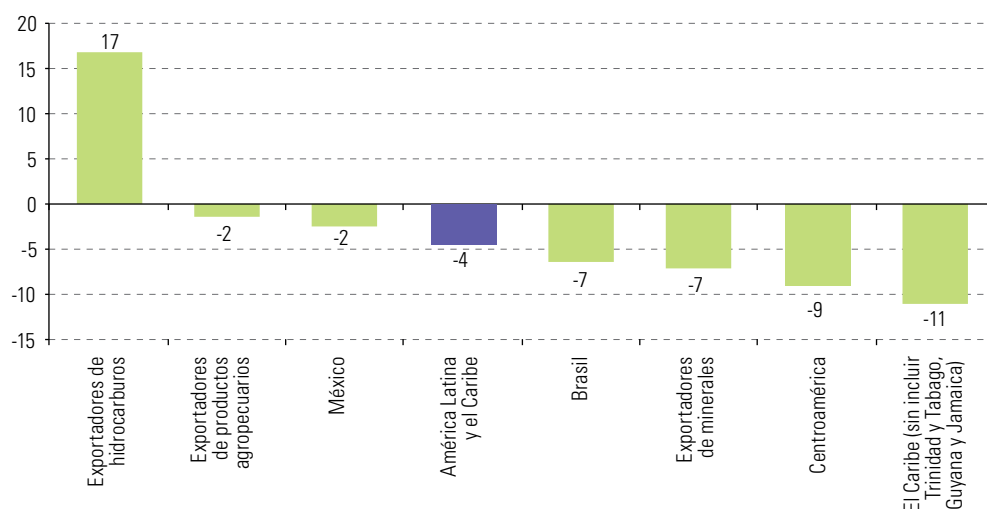
	Exportaciones			Importaciones		
	Precio	Volumen	Valor	Precio	Volumen	Valor
América Latina y el Caribe	14	6	20	18	6	24
América Latina	13	5	19	18	6	24
América del Sur	19	1	20	22	4	26
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	20	0	20	25	3	28
Argentina	20	-3	16	21	14	35
Brasil	18	3	22	27	-1	26
Paraguay	29	-24	6	34	-20	14
Uruguay	16	14	32	20	1	21
Venezuela (República Bolivariana de)	66	-3	63	25	-13	12
Comunidad Andina	22	9	32	16	11	27
Bolivia (Estado Plurinacional de)	23	7	31	17	9	26
Colombia	36	10	49	15	13	28
Ecuador	31	1	32	24	17	41
Perú	8	12	21	12	6	18
Alianza del Pacífico	10	8	18	15	6	21
Chile	9	-3	6	21	-4	17
México	7	11	19	14	8	22
Centroamérica	8	8	16	18	9	27
Costa Rica	9	3	12	15	7	22
El Salvador	11	5	16	16	3	19
Guatemala	10	11	21	17	18	34
Honduras	11	16	28	22	10	32
Nicaragua	7	10	17	19	-3	16
Panamá (excluida la Zona de Libre Colón)	4	21	24	24	9	33
Panamá (incluida la Zona Libre Colón)	10	4	14	18	11	29
El Caribe	25	19	43	18	8	26
Cuba	6	19	25	8	6	14
República Dominicana	4	15	19	20	12	32
Comunidad del Caribe (CARICOM)	38	11	58	20	5	25
Bahamas	19	-1	17	23	7	30
Barbados	22	-4	18	20	-15	5
Belice	9	11	19	16	2	18
Guyana	25	20	45	19	9	28
Haití	5	1	6	15	-3	12
Jamaica	14	28	41	26	13	39
Suriname	4	5	8	15	25	40
Trinidad y Tabago	60	9	69	21	11	31
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)	7	6	12	16	-9	7
Antigua y Barbuda	12	-3	7	5	2	7
Dominica	4	3	7	45	-43	2
Granada	6	-9	-3	7	-5	2
Saint Kitts y Nevis	4	6	10	19	-8	11
Santa Lucía	7	5	12	20	-8	12
San Vicente y las Granadinas	8	34	42	16	-13	2

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.

Los países exportadores netos de productos agropecuarios, como la Argentina, el Paraguay y el Uruguay, también registrarán en 2022 un aumento en los precios de las exportaciones que superará el promedio regional. Sobre todo en la primera parte de 2022, estos países se beneficiaron de los altos precios alcanzados por productos como el trigo, el maíz, la cebada y los aceites vegetales. Por el contrario, los países exportadores de minerales y metales, como Chile, el Perú, Panamá y Nicaragua, experimentarán un aumento en los precios de las exportaciones que será inferior a la media regional. Estos países se han visto afectados por la caída, en 2022, en los precios de productos como el mineral de hierro, el mineral de cobre, el aluminio, la plata y el oro. Por último, en el caso de los países donde las manufacturas tienen un mayor peso en las canastas exportadoras (Brasil, México y algunos países centroamericanos), la expansión de los volúmenes exportados tendrá, en general, una mayor incidencia en el aumento del valor exportado que en los países exportadores de productos básicos. El Brasil es la principal excepción a este patrón, ya que, al ser también una potencia exportadora agrícola, se beneficiará de los aumentos registrados por dichos productos, especialmente en el primer semestre de 2022.

Se estima que el conflicto en Ucrania y la desaceleración de la economía mundial incidirán negativamente en los términos de intercambio de la región (es decir, el poder adquisitivo de sus exportaciones). Se espera que estos caigan un 4% en 2022, debido al menor aumento en los precios de los bienes exportados respecto de los bienes importados (véase el gráfico I.35). En cuanto al monto, el efecto adverso proyectado sobre los términos de intercambio de la región es de poco más de 60.000 millones de dólares. Esta suma equivale al 80% de las exportaciones totales de Centroamérica previstas para 2022 y excede las exportaciones de la Comunidad del Caribe previstas para el mismo año (véase el cuadro I.A1.1 en el anexo).

Gráfico I.35
América Latina y el Caribe y agrupaciones y países seleccionados: variación proyectada de los términos de intercambio, 2022
(En porcentajes)



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

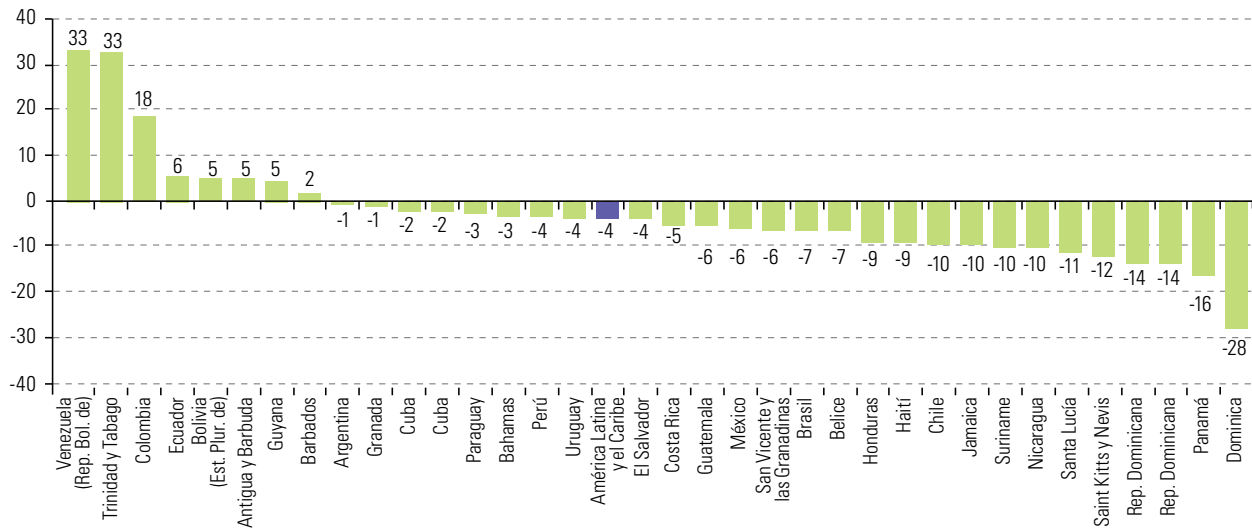
Cabe señalar que las variaciones en los precios de los productos básicos no afectan de manera uniforme a los países de la región, ya que el impacto en sus términos de intercambio varía en función del peso de dichos productos en las respectivas canastas de exportación e importación. Así, el marcado aumento en el precio del petróleo, el gas y el carbón beneficia a los exportadores netos de productos energéticos como Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, el Ecuador, Guyana, Trinidad y Tabago

y Venezuela (República Bolivariana de). Se prevé que la relación de términos de intercambio de este conjunto de países aumente un 17% en 2022, mientras que los exportadores agropecuarios experimentarían una caída del 2%. Estos países se ven afectados por el doble impacto negativo del mayor costo tanto de la energía como de los fertilizantes, que no alcanza a compensarse con el aumento en los precios de sus principales productos de exportación.

Los países que son importadores netos de energía se verán perjudicados por el mayor costo del petróleo y sus derivados, en especial los países del Caribe de habla inglesa o neerlandesa (sin incluir Guyana, Jamaica y Trinidad y Tabago) y los de Centroamérica. Para ambos grupos, se proyecta una retracción de los términos de intercambio del 11% y el 9%, respectivamente. Los países exportadores netos de minerales y metales también sufrirán un deterioro de sus términos de intercambio (-7%) debido al mayor costo de la energía requerida para su extracción y a la caída de sus precios por el menor crecimiento de la economía mundial. En total, se proyecta que 25 de los 33 países de la región experimenten un empeoramiento en sus términos de intercambio en 2022 (véase el gráfico I.36).

Gráfico I.36

América Latina y el Caribe: variación proyectada de los términos de intercambio por países, 2022 (En porcentajes)

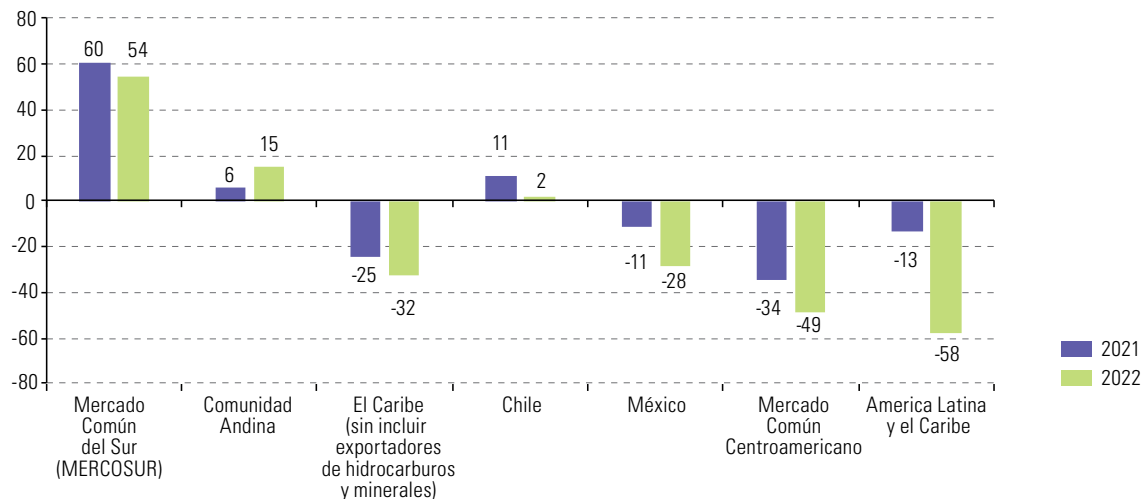


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de bancos centrales e institutos de estadística de la región.

El deterioro previsto en los términos regionales de intercambio se refleja directamente en la balanza comercial. Para el conjunto de la región, se proyecta un saldo comercial deficitario de 58.000 millones de dólares en 2022, esto es, 45.000 millones más que en 2021 (véase el gráfico I.37). Se espera que México, Centroamérica y los países importadores de energía y minerales del Caribe registren déficits comerciales, en contraste con los países miembros del MERCOSUR y la Comunidad Andina y Chile.

Gráfico I.37

América Latina y el Caribe (agrupaciones y países seleccionados): saldo comercial en bienes, 2021 y proyecciones para 2022
(En miles de millones de dólares)



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

En suma, tras la contracción experimentada en 2020 a raíz de la pandemia, las exportaciones regionales de bienes tendrán en 2022 su segundo año de crecimiento a tasas de dos dígitos. Sin embargo, al igual que ocurrió en 2021, la expansión de los envíos en 2022 estará impulsada principalmente por factores exógenos (el alza de los precios de las materias primas), y no por la capacidad de expandir el volumen exportado ni de diversificar la oferta exportadora regional hacia nuevos sectores dinámicos e intensivos en conocimiento. Asimismo, por segundo año consecutivo, las importaciones regionales de bienes crecerán más que las exportaciones —una situación poco deseable en un contexto de encarecimiento del financiamiento externo. En el ámbito del comercio de servicios, la dependencia regional del turismo supera con creces el promedio mundial, por lo que la lenta recuperación de este sector continúa condicionando negativamente las perspectivas de varias economías, sobre todo del Caribe.

Al igual que en 2021, en 2022 el comercio intrarregional volverá a crecer más que las exportaciones totales de la región. No obstante, esta recuperación no alcanza a compensar los efectos de la tendencia a la baja iniciada a mediados de la década de 2010, que se profundizó en 2020 debido a la pandemia. El vaciamiento del comercio intrarregional en los últimos años dificulta avanzar hacia una recuperación inclusiva y transformadora. En efecto, para la gran mayoría de los países de la región, se trata del comercio más intensivo en manufacturas y el que involucra la gama más amplia de productos, como se muestra en el capítulo II. Asimismo, se trata del intercambio que concentra la mayor participación de empresas, especialmente las microempresas y pequeñas y medianas empresas (mipymes). Por todas estas razones, es el comercio más propicio para la diversificación productiva y exportadora.

En un contexto mundial en el que las principales potencias económicas buscan avanzar en sus propios procesos de regionalización comercial y productiva, resulta indispensable volver a impulsar el proyecto de integración económica regional. Avanzar hacia la creación de un mercado regional integrado, a través de una convergencia progresiva de las distintas agrupaciones subregionales, es indispensable no solo para

generar escalas eficientes de producción y promover procesos de diversificación productiva y exportadora, sino también para lograr una mayor autonomía en sectores estratégicos. Este último objetivo ha adquirido una particular relevancia a la luz de las perturbaciones sufridas por las cadenas mundiales de suministro a raíz de la pandemia y las crecientes tensiones geopolíticas.

Bibliografía

- Aldana, E. (2022), "Cadenas productivas sienten el impacto del incremento en los costos", *CONtexto Ganadero*, Bogotá, 2 de febrero.
- Antràs, P. (2020), "De-globalisation? Global value chains in the post-COVID-19 age", *Working Paper*, N° 28115, Cambridge, Oficina Nacional de Investigaciones Económicas (NBER) [en línea] <https://www.nber.org/papers/w28115>.
- Atkinson, R. (2018), "The Trojan dragon", *National Review*, Nueva York, 2 de febrero [en línea] <https://www.nationalreview.com/magazine/2018/02/19/us-manufacturing-vs-china-threat-still-exists/>.
- Autor, D. y otros (2020), "Importing political polarization? The electoral consequences of rising trade exposure", *American Economic Review*, vol. 110, N° 10, Nashville, Asociación Estadounidense de Economía.
- Banco de México (2022), "Información Revisada de Comercio Exterior, junio de 2022", Ciudad de México, 9 de agosto [en línea] <https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/informacion-revisada-de-comercio-exterior/%7BDB41A3CE-43B6-C8CF-0928-1B2E2A37010F%7D.pdf>.
- Bárcena, A. y S. Herreros (2021), "La inserción de América Latina en la economía mundial", *El no alineamiento activo y América Latina: una doctrina para el nuevo siglo*, C. Fortín, J. Heine y C. Ominami (comps.), Santiago, Editorial Catalonia.
- Bloomberg (2022), "China's Covid lockdowns disrupt global supply chains: eco week", 7 de mayo [en línea] <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-05-07/china-s-covid-lockdowns-disrupt-global-supply-chains-eco-week#xj4y7vzkg>.
- Bonnitcha, J. (2020), "The return of investment screening as a policy tool", *Investment Treaty News*, Winnipeg, Instituto Internacional para el Desarrollo Sostenible (IISD), 19 de diciembre [en línea] <https://www.iisd.org/itn/en/2020/12/19/the-return-of-investment-screening-as-a-policy-tool-jonathan-bonnitcha/>.
- Borrell, J. (2020), "Why European strategic autonomy matters", Bruselas, Comisión Europea, 3 de diciembre [en línea] https://www.eeas.europa.eu/eeas/why-european-strategic-autonomy-matters_en.
- CAPECO (Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas) (2022), "Envíos de soja cayeron 54% en el primer semestre por menor producción", Asunción, 15 de julio [en línea] <https://capeco.org.py/2022/07/15/envios-de-soja-cayeron-54-en-el-primer-semestre-por-menor-produccion/>.
- Carstens, A. (2022), "The return of inflation", Ginebra, *Centro Internacional de Estudios Monetarios y Bancarios*, 5 de abril [en línea] <https://www.bis.org/speeches/sp220405.pdf>.
- Casa Blanca (2022a), "Fact sheet: CHIPS and Science Act will lower costs, create jobs, strengthen supply chains, and counter China", Washington, D.C., 9 de agosto [en línea] <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/08/09/fact-sheet-chips-and-science-act-will-lower-costs-create-jobs-strengthen-supply-chains-and-counter-china/>.
- ____ (2022b), "By the numbers: the Inflation Reduction Act", Washington, D.C., 15 de agosto [en línea] <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/08/15/by-the-numbers-the-inflation-reduction-act/>.
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2022a), *Balance Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe, 2022* (LC/PUB.2022/18-P), Santiago.
- ____ (2022b), "Repercusiones en América Latina y el Caribe de la guerra en Ucrania: ¿cómo enfrentar esta nueva crisis?", Santiago, 6 de junio [en línea] https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47912/S2200419_es.pdf.
- ____ (2021), *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2021* (LC/PUB.2021/14-P/Rev.1), Santiago.
- ____ (2020), *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2020* (LC/PUB.2020/21-P), Santiago.

- Colantone, I. y P. Stanig (2018), "The trade origins of economic nationalism: import competition and voting behavior in western Europe," *American Journal of Political Science*, vol. 62, N° 4, Hoboken, Wiley.
- Comisión Europea (2022), "EU imports of energy products - recent developments," Luxemburgo [en línea] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=EU_imports_of_energy_products_-_recent_developments&oldid=577333.
- FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura) (2022), "The importance of Ukraine and the Russian Federation for global agricultural markets and the risks associated with the war in Ukraine," *Information Note*, Roma.
- Fleck, A. (2022), "Latin American currencies are devaluing against the dollar," Nueva York, Statista, 22 de julio [en línea] <https://www.statista.com/chart/27817/latin-american-currencies-against-the-dollar/>.
- FMI (Fondo Monetario Internacional) (2022a), *World Economic Outlook Update: Gloomy and More Uncertain*, Washington, D.C.
- _____(2022b), *World Economic Outlook: War Sets Back the Global Recovery*, Washington, D.C.
- Garrido, C. (2022), "México en la fábrica de América del Norte y el nearshoring" (LC/MEX/TS,2022/15), Ciudad de México, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Georgieva, K. (2022), "Facing a darkening economic outlook: how the G20 can respond," Washington, D.C., Fondo Monetario Internacional (FMI), 13 de julio [en línea] <https://blogs.imf.org/2022/07/13/facing-a-darkening-economic-outlook-how-the-g20-can-respond/>.
- IBCE (Instituto Boliviano de Comercio Exterior) (2022), *Informe especial: cifras del comercio exterior de Bolivia. 1er semestre 2022*, Santa Cruz de la Sierra.
- Institute of Shipping Economics and Logistics (2022), "RWI/ISL Container Throughput Index," Bremen [en línea] <https://www.isl.org/en/containerindex>.
- iResearch Consulting Group (2022), "2022 trends in China: cross-border e-commerce service industry," Beijing [en línea] https://www.iresearchchina.com/content/details8_70591.html.
- Kearney (2022), *The Tides Are Turning: 2021 Reshoring Index*, Chicago.
- Luján, R. (2022), "Exportación de petróleo venezolano anotó notable aumento en junio," Nueva York, Bloomberg [en línea] <https://www.bloomberglinea.com/2022/07/02/exportacion-de-petroleo-venezolano-registro-considerable-aumento-en-junio/>.
- Naciones Unidas (2020), *World Social Report 2020: Inequality in a Rapidly Changing World* (ST/ESA/372), Nueva York.
- Nager, A. (2017), "Trade vs. productivity: what caused U.S. manufacturing's decline and how to revive it," Washington, D.C., Information Technology and Innovation Foundation (ITIF).
- OMC (Organización Mundial del Comercio) (2022a), "Russia-Ukraine conflict puts fragile global trade recovery at risk," *Press Release*, N° 902, Ginebra, 12 de abril [en línea] https://www.wto.org/english/news_e/pres22_e/pr902_e.pdf.
- _____(2022b), *The Crisis in Ukraine: Implications of the War for Global Trade and Development*, Ginebra.
- _____(2022c), "Barometer indicates continued services trade recovery despite Ukraine conflict," Ginebra, 23 de junio [en línea] https://www.wto.org/english/news_e/news22_e/wtoi_23jun22_e.htm.
- OMS (Organización Mundial de la Salud) (2022), *COVID-19 Weekly Epidemiological Update*, N° 101, Ginebra.
- OMT (Organización Mundial del Turismo) (2022), *UNWTO World Tourism Barometer*, vol. 20, N° 3, Madrid.
- Perfetti, J. y otros (2012), "Costos de producción de doce productos agropecuarios," Bogotá, Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo (Fedesarrollo) [en línea] <https://www.repository.fedesarrollo.org.co/handle/11445/378>.
- Roberts, A., C. Moraes y V. Ferguson (2019), "Toward a geoeconomic order in international trade and investment," *Journal of International Economic Law*, vol. 22, N° 4, Oxford, Oxford University Press.
- Rodrik, D. (2019), "Globalization's wrong turn and how it hurt America," *Foreign Affairs*, Congers, Council on Foreign Relations (CFR).
- _____(2011), *The Globalization Paradox: Democracy and the Future of the World Economy*, Nueva York, W.W. Norton.
- Ruta, M. (ed.) (2022), *The Impact of the War in Ukraine on Global Trade and Investment*, Washington, D.C., Banco Mundial.
- The Economist Intelligence Unit (2022), *Jamaica Country Report 2022*, Londres.

- The Paypers (2021), *Cross-Border Payments and Ecommerce Report 2021-2022*, Ámsterdam.
- UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) (2022), *Maritime Trade Disrupted: The War in Ukraine and Its Effects on Maritime Trade Logistics*, Ginebra.
- _____(2021), "Estimates of global e-commerce 2019 and preliminary assessment of COVID-19 impact on online retail 2020"; *UNCTAD Technical Notes on ICT for Development*, N° 18, Ginebra.
- Wakabayashi, D. y T. Mickle (2022), "Tech companies slowly shift production away from China"; *The New York Times*, Nueva York, 1 de septiembre.
- Yellen, J. (2022), "Remarks by Secretary of the Treasury Janet L. Yellen on way forward for the global economy"; Departamento del Tesoro de los Estados Unidos, Washington, D.C., 13 de abril [en línea] <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy0714>.

Anexo I.A1

Cuadro I.A1.1

América Latina y el Caribe: valor de las exportaciones e importaciones de bienes, 2020-2022^a

(En millones de dólares)

Países/regiones/agrupaciones	Exportaciones			Importaciones		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
América Latina y el Caribe	973 235	1 248 304	1 504 123	922 550	1 261 245	1 562 404
América Latina	947 095	1 212 443	1 452 938	875 433	1 199 304	1 484 075
América del Sur	469 361	639 992	774 816	398 499	562 839	703 584
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	292 517	401 227	485 111	243 892	340 941	430 884
Argentina	54 946	77 987	90 075	40 315	59 291	80 049
Brasil	210 707	284 012	343 796	178 337	247 648	311 461
Paraguay	11 494	14 025	14 835	10 035	13 086	14 912
Uruguay	9 924	15 086	19 914	7 848	11 137	13 511
Venezuela (República Bolivariana de)	5 446	10 117	16 491	7 356	9 779	10 952
Comunidad Andina	102 759	144 088	189 821	99 497	137 749	174 419
Bolivia (Estado Plurinacional de)	6 953	10 966	14 311	6 517	8 740	11 047
Colombia	32 309	42 736	63 462	41 179	56 719	72 434
Ecuador	20 591	27 236	35 951	17 092	23 972	33 688
Perú	42 905	63 151	76 097	34 709	48 317	57 202
Alianza del Pacífico	566 623	695 653	825 877	514 170	695 190	840 779
Chile	74 086	94 677	99 884	55 110	84 148	98 280
México	417 323	495 090	586 434	383 172	506 005	614 796
Centroamérica^b	48 562	63 299	74 861	69 429	97 449	123 649
Costa Rica	11 991	14 823	16 547	13 699	17 671	21 482
El Salvador	4 143	5 385	6 243	9 289	13 592	16 175
Guatemala	10 127	12 413	15 047	16 441	23 333	31 266
Honduras	7 683	10 216	13 020	10 241	15 034	19 845
Nicaragua	4 396	5 575	7 106	5 324	7 451	8 606
Panamá (no incluye la Zona Libre de Colón)	1 709	3 558	4 427	8 077	10 495	13 959
Panamá (incluye la Zona Libre Colón)	10 223	14 889	16 899	14 435	20 368	26 275
El Caribe	26 140	35 861	51 185	47 117	61 941	78 330
Cuba	1 547	1 600	2 000	7 228	8 868	10 066
República Dominicana	10 302	12 462	14 827	17 105	24 143	31 981
Comunidad del Caribe (CARICOM)	14 292	21 799	34 358	22 785	28 929	36 283
Bahamas	400	565	480	2 224	3 201	4 162
Barbados	345	372	438	1 422	1 764	1 853
Belice	289	424	505	731	956	1 129
Guyana	2 590	4 356	8 450	2 250	4 376	5 601
Haití	885	1 130	1 195	3 764	4 604	5 175
Jamaica	1 251	1 441	2 034	4 199	4 266	5 929
Suriname	2 344	2 489	2 700	1 283	1 358	1 900
Trinidad y Tabago	5 965	10 800	18 300	4 996	6 400	8 400
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)	224	223	256	1 915	2 004	2 134
Antigua y Barbuda	36	37	39	385	532	569
Dominica	15	16	17	188	177	180
Granada	28	30	29	348	371	379
Saint Kitts y Nevis	26	27	30	269	281	311
Santa Lucía	64	67	75	459	378	424
San Vicente y Las Granadinas	54	47	66	267	265	272

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 de 2022 son proyecciones de la CEPAL.

^b No incluye los flujos comerciales de la Zona Libre de Colón.

Panorama del desempeño exportador de manufacturas de América Latina y el Caribe, 1990-2021

Introducción

- A. Panorama general de las exportaciones regionales de manufacturas
- B. Análisis sectorial de las exportaciones regionales de manufacturas
- C. Análisis del potencial exportador de manufacturas al mercado regional
- D. Conclusiones

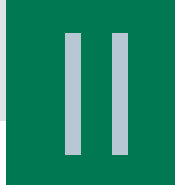
Bibliografía

Anexo II.A1

Anexo II.A2

Anexo II.A3

Anexo II.A4



Introducción

Desde los albores de la primera revolución industrial, la historia del desarrollo económico ha estado indisolublemente ligada a la expansión del sector manufacturero, ya que, a diferencia de la agricultura y los servicios, este sector ha permitido, por lo general, combinar las ganancias de productividad con la creación masiva de empleo para los trabajadores poco calificados. Al tratarse, además, de un sector altamente transable, es posible aprovechar los diversos beneficios derivados de participar en el comercio internacional, como las economías de escala y de aprendizaje (Hallward-Driemeier y Nayyar, 2018). En particular, la exportación de manufacturas ha sido un factor determinante en el rápido crecimiento económico desde mediados del siglo XX de varias economías asiáticas (el Japón, la República de Corea, China, la provincia china de Taiwán y varios países de Asia Sudoriental). Cabe señalar que, en la actualidad, las manufacturas representan en torno al 80% del valor del comercio mundial de bienes.

La crisis mundial generada por la pandemia del COVID-19 ha puesto nuevamente de relieve la importancia crítica del sector manufacturero para el desarrollo. En un estudio llevado a cabo recientemente por la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUUDI, 2021), se constató que los países que antes de la pandemia contaban con una mayor capacidad manufacturera (medida en función de la participación del sector manufacturero en el PIB en 2019) habían experimentado menores caídas en su producto que aquellos países con una capacidad manufacturera limitada. Esta relación negativa se observa tanto entre los países desarrollados como entre los países en desarrollo. Una de las principales causas es el papel desempeñado por el sector manufacturero en la producción de bienes esenciales para hacer frente a la emergencia, como los alimentos, las medicinas y los insumos médicos (ONUUDI, 2021).

El sector manufacturero atraviesa actualmente un período de intensas transformaciones vinculadas a la denominada cuarta revolución industrial. La revolución digital en curso ha traído aparejada una creciente automatización de los procesos industriales, así como la introducción de tecnologías disruptivas como la inteligencia artificial, Internet de las cosas y la fabricación aditiva (CEPAL, 2016; Hallward-Driemeier y Nayyar, 2018; ONUUDI, 2021). Como resultado, aumenta la importancia de los elementos intangibles, como el *software* y una amplia gama de servicios (investigación y desarrollo, diseño, instalación y mantenimiento, entre otros), en la generación de valor de la industria manufacturera (Miroudot, 2017; Mukherjee y Rallan, 2021). Las tecnologías disruptivas también están repercutiendo de manera notable en el comercio mundial (OMC, 2018). La intensidad de estas transformaciones, sumada a las perturbaciones ocasionadas por la pandemia y los cambios en la geopolítica mundial, conducirá, probablemente, a una reconfiguración geográfica de la producción industrial en los próximos años, lo que tendrá efectos importantes en el empleo manufacturero.

Desde tiempos coloniales, la especialización exportadora de América Latina y el Caribe se basó en el suministro de materias primas a los principales centros mundiales de consumo, y se caracterizó por un bajo nivel general de desarrollo industrial. Este patrón subsistió sin mayores cambios hasta el período de entreguerras, cuando la Gran Depresión de los años treinta, la aguda contracción del comercio mundial y, posteriormente, el estallido de la Segunda Guerra Mundial restringieron drásticamente el acceso a las importaciones de manufacturas. Esto obligó a los países de la región a avanzar hacia la industrialización, primero en sectores intensivos en mano de obra, como los de alimentos, textiles y calzado, y más tarde en sectores intensivos en capital, como las industrias siderúrgica y petroquímica o la producción de cemento. A partir de los años cincuenta, las propuestas de la CEPAL relativas a la industrialización por sustitución de importaciones desempeñaron un papel central en estos esfuerzos.

El mayor desarrollo manufacturero se produjo en las economías que contaban con un mayor mercado interno y podían, por tanto, acercarse a escalas de producción eficientes (principalmente, el Brasil, México y la Argentina). Las particularidades del desarrollo industrial en los distintos países de la región se encuentran ampliamente documentadas (Fajnzylber, 1990; Thorp, 1998; Rougier, 2016).

A diferencia de los ejemplos exitosos de industrialización en los países de Asia Oriental, los procesos de industrialización en la región se orientaron, sobre todo, al mercado interno y, de hecho, las exportaciones regionales siguieron concentrándose en gran medida en las materias primas. Esta situación llevó a que la expansión industrial se viera limitada rápidamente por el reducido mercado interno de la mayoría de los países de la región (Fajnzylber, 1990). Por otra parte, la escasa exposición a los mercados internacionales frenó los avances del sector industrial en términos de innovación. Las iniciativas de integración desplegadas a partir de la década de 1960 tuvieron resultados modestos en lo que respecta a superar los límites generados por el tamaño de los mercados nacionales.

A partir de la década de 1990, en el marco de los procesos de apertura comercial, algunos países de la región lograron insertarse en redes internacionales de producción y expandir sus exportaciones manufactureras. Por un lado, México, los países centroamericanos y la República Dominicana atraieron inversiones extranjeras orientadas, principalmente, a la exportación a los Estados Unidos. Por otro lado, en América del Sur, la creación del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) en 1991 y la reactivación del proceso de integración andino dinamizaron las exportaciones intrarregionales de manufacturas. Sin embargo, en las últimas dos décadas la irrupción de China en la economía mundial ha vuelto a incentivar la exportación de materias primas y ha dado lugar a una fuerte competencia para la producción manufacturera regional.

En el presente capítulo se presenta un panorama del comercio exterior de manufacturas de la región durante las últimas tres décadas, haciendo especial hincapié en su desempeño exportador. La definición de manufacturas utilizada engloba cuatro categorías de la clasificación de los bienes según su intensidad tecnológica, desarrollada por Lall (2001) y adaptada por la CEPAL (Durán Lima y Álvarez, 2011), a saber: manufacturas basadas en recursos naturales y manufacturas de tecnología baja, media y alta (véase el cuadro II.1). Esta clasificación no considera como unidad analítica los códigos del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA), sino los capítulos de la Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional (CUCI), segunda revisión. A su vez, estos se han combinado en 11 grandes industrias o sectores económicos¹.

Cuadro II.1

Clasificación de los productos manufactureros según intensidad tecnológica

Categoría	Ejemplos	Principales características
Basados en recursos naturales	Preparaciones alimenticias, bebidas, productos de madera, aleaciones de metales no ferrosos, cemento, vidrio.	Tienden a ser productos simples e intensivos en mano de obra, aunque hay segmentos intensivos en capital, habilidades o escala.
De baja tecnología	Textiles, confecciones y calzado, productos de cuero, cerámicas, muebles, juguetes, productos de plástico.	Tienden a basarse en tecnologías maduras y a presentar una baja diferenciación. Las barreras de entrada y las economías de escala son generalmente bajas, al igual que la elasticidad-ingreso de su demanda.
De tecnología media	Vehículos y sus partes, fibras sintéticas, productos químicos, fertilizantes, hierro, maquinaria industrial.	Tienden a presentar tecnologías complejas y niveles moderadamente altos de investigación y desarrollo (I+D). Suelen requerir habilidades avanzadas y períodos extensos de aprendizaje.
De alta tecnología	Productos electrónicos, farmacéuticos, ópticos y de medición, productos de la industria aeronáutica.	Se caracterizan por emplear tecnologías avanzadas y rápidamente cambiantes, con altos niveles de inversión en investigación y desarrollo y énfasis en el diseño del producto.

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de S. Lall, *Competitiveness, Technology and Skills*, Cheltenham, Edward Elgar, 2001; y J. Durán Lima y M. Álvarez, "Manual de comercio exterior y política comercial: nociones básicas, clasificaciones e indicadores de posición y dinamismo", *Documentos de Proyectos* (LC/W.430), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2011.

¹ En el anexo II.A1 se detallan los grupos de productos pertenecientes a cada una de las cuatro categorías de manufacturas. Por su parte, en el anexo II.A2 se desglosan los grupos de productos que conforman cada industria o sector.

El análisis realizado se basa en un enfoque integrado que incluye: i) el peso del sector manufacturero en el comercio exterior regional; ii) la intensidad tecnológica incorporada en los envíos; iii) la caracterización de los sectores exportadores según su vinculación con el resto de la economía mediante encadenamientos y relaciones entre las industrias y dentro de ellas, y iv) la identificación de los encadenamientos productivos internos y externos (en el caso de estos últimos, en especial los de carácter intrarregional). El objeto de dicho análisis es destacar la importancia del mercado regional a la hora de atraer inversiones, impulsar la demanda y estimular el desarrollo de una oferta de productos cada vez más compleja y con un mayor contenido tecnológico —un elemento determinante del crecimiento económico.

El resto de este capítulo se estructura de la siguiente forma. A continuación de esta introducción, en la sección A se presenta un panorama del desempeño exportador de la región en el ámbito manufacturero, en términos de dinamismo, saldo comercial, participación en las exportaciones mundiales, estructura sectorial e intensidad tecnológica, y distribución geográfica. En la sección B se analiza en detalle el desempeño de tres sectores de especial relevancia entre las exportaciones manufactureras de la región, a saber: vehículos y sus piezas y partes; alimentos, bebidas y tabaco, y química y farmacia. En la sección C se resumen los resultados de un ejercicio econométrico cuyo objetivo es estimar el comercio intrarregional potencial de manufacturas. Finalmente, en la sección D se presentan algunas conclusiones y recomendaciones en materia de políticas, que están orientadas a estimular las exportaciones regionales de manufacturas.

A. Panorama general de las exportaciones regionales de manufacturas

Entre 1995 y 2021 el valor de las exportaciones regionales de manufacturas se quintuplicó y pasó de 155.000 millones de dólares a 790.000 millones de dólares. En ese período, la participación regional en las exportaciones mundiales de manufacturas se mantuvo entre un mínimo del 3,8% en 1995 y un máximo del 5,1% en 2001, hasta situarse en el 5% en 2021 (véase el gráfico II.1). Entre 1996 y 2001, los envíos regionales de manufacturas crecieron más que los envíos mundiales, debido principalmente al aumento de las exportaciones mexicanas durante los primeros años de vigencia del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Sin embargo, en las últimas dos décadas la región no ha logrado mantener ese dinamismo. Durante todo el período examinado, la región ha registrado un déficit en el comercio exterior de manufacturas. Dicho déficit, cuyo promedio entre 1995 y 2005 fue del 3% del PIB regional, se incrementó desde mediados de la década de 2000 y alcanzó el 6% del PIB en 2021.

En el período 2000-2021, la participación de las manufacturas en el valor de las exportaciones totales de bienes de la región se mantuvo entre el 62% y el 75%. El mínimo se alcanzó en el bienio 2011-2012, hacia el final del denominado superciclo de las materias primas. Desde entonces, la participación de las manufacturas se ha ido recuperando hasta alcanzar el 66% de los envíos totales en 2021 (véase el gráfico II.2A). Si se excluye a México (principal exportador regional de bienes y manufacturas), el peso de estas últimas en los envíos totales de bienes de la región se reduce notablemente y apenas se sitúa en el 49% en 2021 (véase el gráfico II.2B). Durante la mayor parte del período 2000-2021, los envíos regionales de materias primas —medidos en valor— han mostrado un mayor dinamismo que los de manufacturas, tanto si se tiene en cuenta a México como si no (véase el gráfico II.3A y B).

Gráfico II.1

América Latina y el Caribe: exportaciones y saldo comercial en manufacturas, 1995-2021

(En miles de millones de dólares y porcentajes de las exportaciones mundiales de manufacturas)

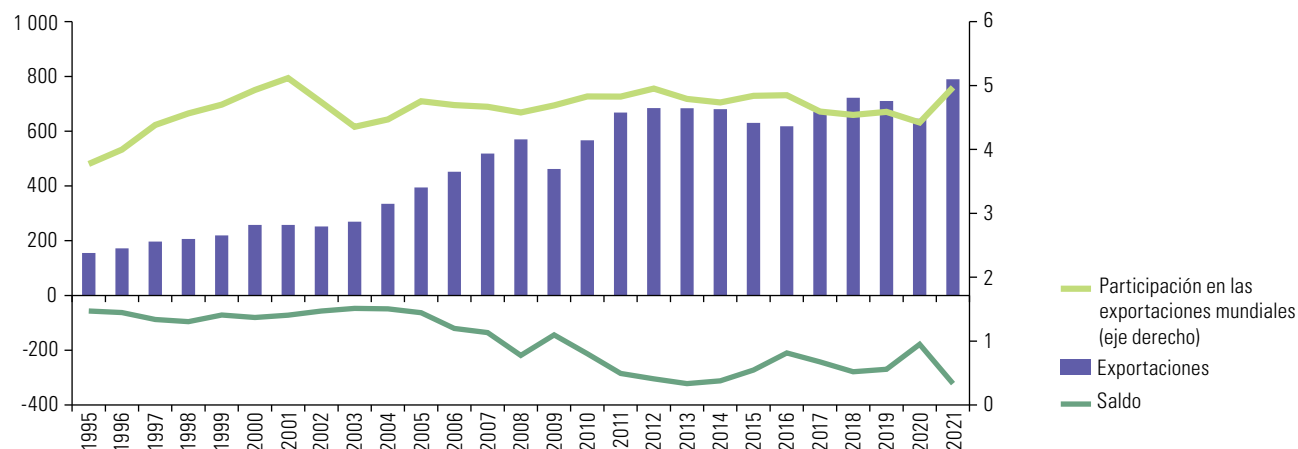
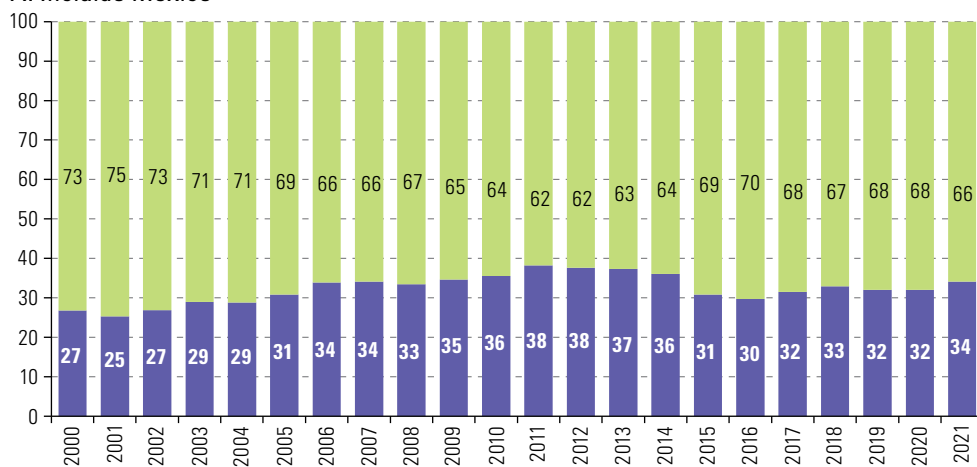
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/>.

Gráfico II.2

América Latina y el Caribe: participación de los bienes primarios y las manufacturas en las exportaciones totales de bienes, 2000-2021

(En porcentajes)

A. Incluido México



B. Sin incluir México

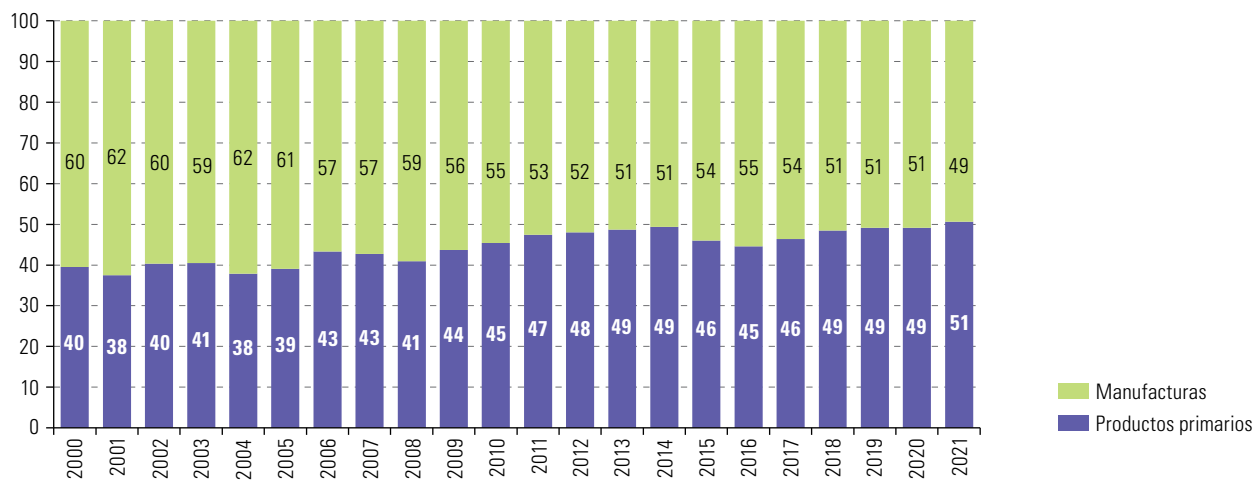
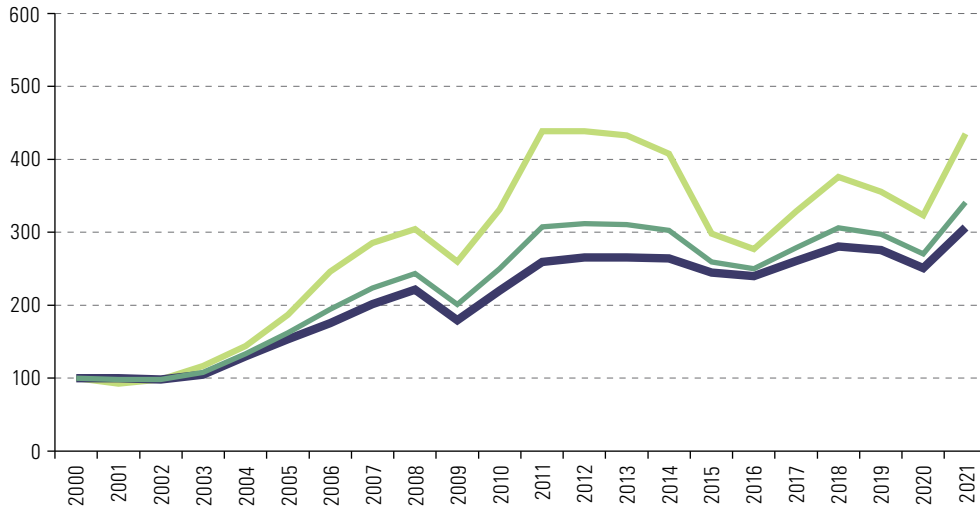
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/>.

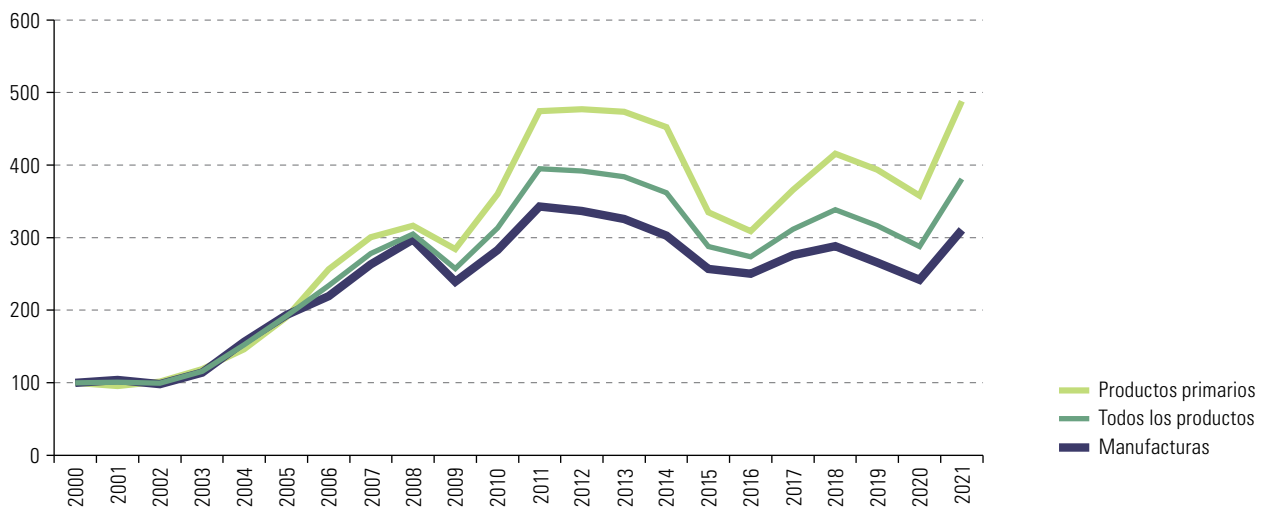
Gráfico II.3

América Latina y el Caribe: dinamismo de las exportaciones totales de bienes, bienes primarios y manufacturas, 2000-2021
(Índice, 2000=100)

A. Incluido México



B. Sin incluir México



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

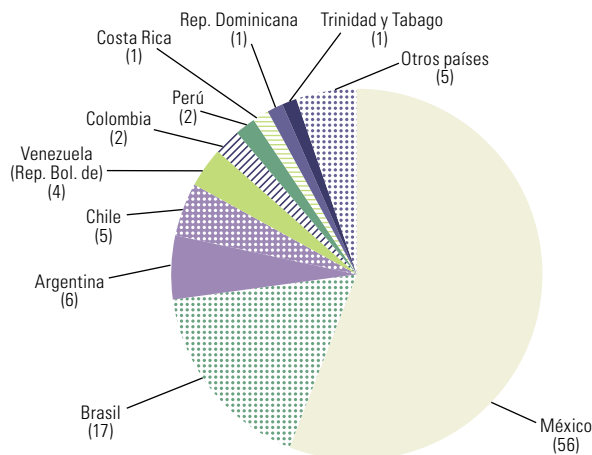
Las exportaciones regionales de manufacturas están altamente concentradas en lo que respecta al origen: a inicios del presente siglo, México y el Brasil abarcaban casi tres cuartas partes de los envíos totales, y dicha proporción se mantiene en la actualidad (véase el gráfico II.4). La participación de las manufacturas en las exportaciones totales de bienes es mucho más elevada en las subregiones de Centroamérica y México y el Caribe que en América del Sur (véase el gráfico II.5). De hecho, en las últimas dos décadas, la mayoría de los países de las dos primeras subregiones han registrado un aumento de la participación de las manufacturas en los envíos totales de bienes, mientras que en América del Sur ha ocurrido justamente lo contrario. Esta última ha profundizado su especialización exportadora en materias primas, impulsada por la demanda de China, que en el período examinado se ha convertido en el principal destino de sus exportaciones. Resulta especialmente llamativo el caso del Brasil, segundo mayor

exportador regional de manufacturas: la participación de estas en los envíos totales de bienes cayó 27 puntos porcentuales, al pasar del 75% en el trienio 2000-2002 al 48% en 2019-2021. Otros cuatro países sudamericanos (Chile, Paraguay, Perú y Uruguay) también experimentaron descensos de dos dígitos en el mismo período.

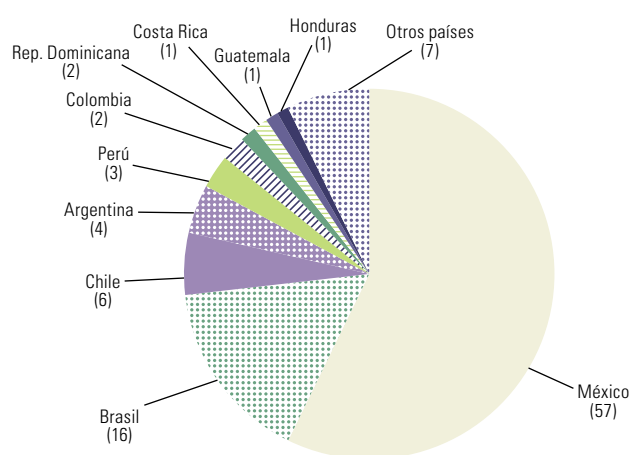
Gráfico II.4

América Latina y el Caribe: distribución por origen de las exportaciones de manufacturas, promedios de 2000-2002 y 2019-2021
(En porcentajes)

A. 2000-2002



B. 2019-2021

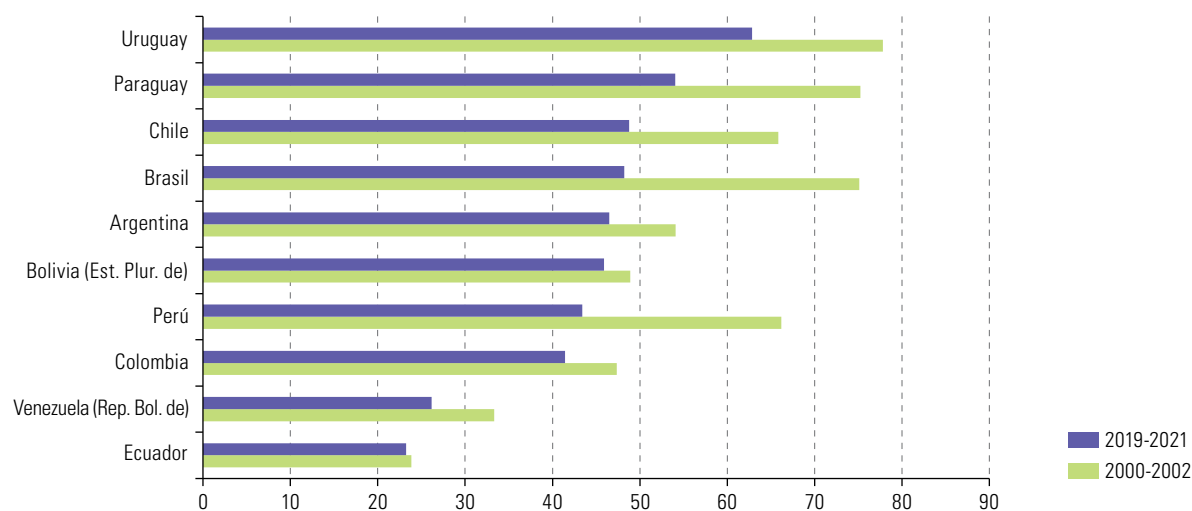


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/>.

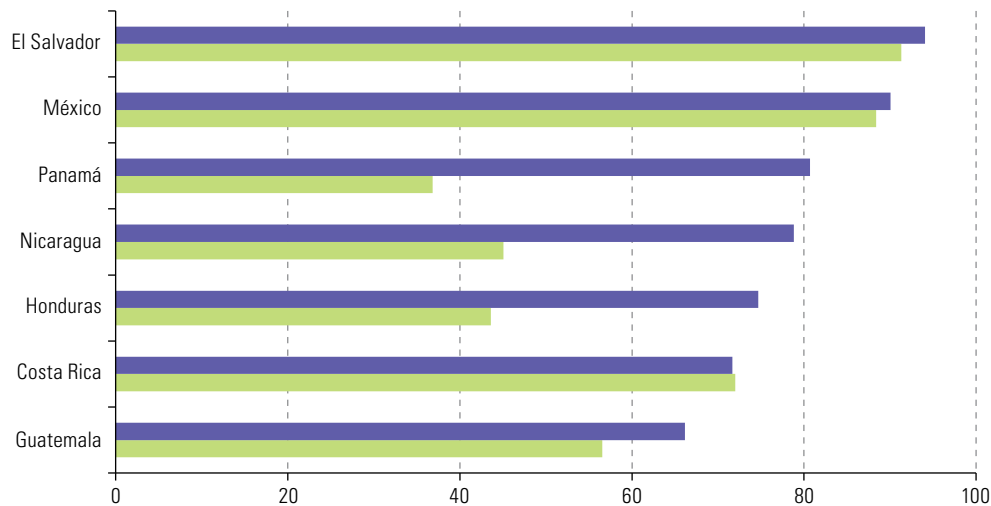
Gráfico II.5

Países de América Latina y el Caribe: participación de las manufacturas en las exportaciones totales de bienes, 2000-2002 y 2019-2021^a
(En porcentajes)

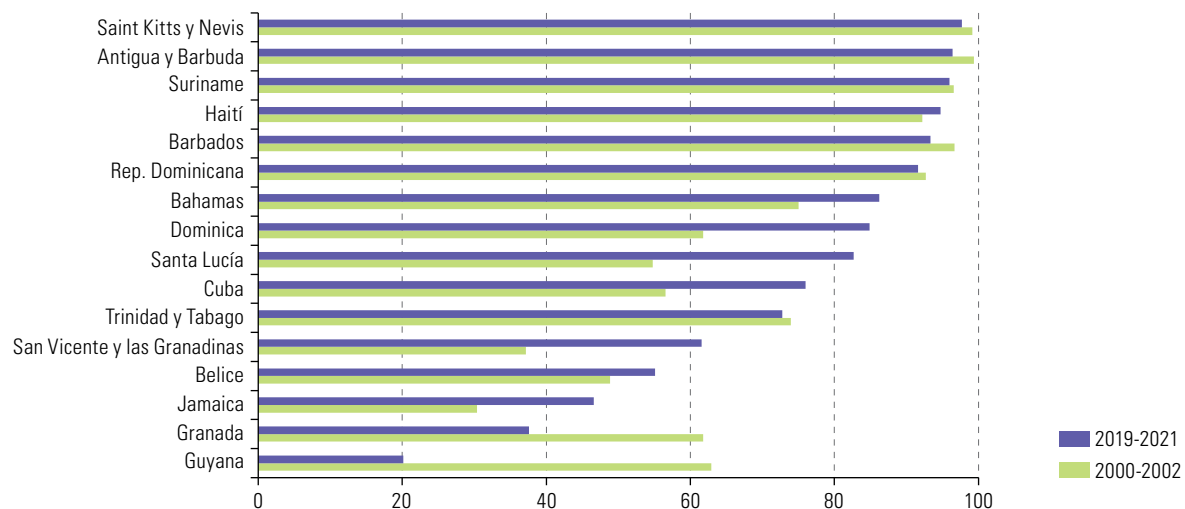
A. América del Sur



B. Centroamérica y México



C. El Caribe



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/>.
^a Las exportaciones de Panamá incluyen las reexportaciones.

En contraste con lo ocurrido en América del Sur, el peso de las manufacturas en los envíos de Guatemala, Honduras y Nicaragua se ha incrementado sustancialmente en las últimas dos décadas, a raíz de la mayor integración centroamericana y de la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica, la República Dominicana y los Estados Unidos (CAFTA). Este acuerdo, firmado en 2004, ha favorecido la llegada a Centroamérica de inversiones extranjeras en los sectores de confecciones e insumos médicos, entre otros. Las empresas que han realizado esas inversiones utilizan la subregión como plataforma para exportar a los Estados Unidos y, además de las preferencias arancelarias del acuerdo, aprovechan los bajos costos salariales, la concesión de diversos beneficios fiscales y la cercanía geográfica a ese país. Aunque ha permitido aumentar las exportaciones de manufacturas, esta modalidad de inserción internacional presenta varios inconvenientes, como la baja agregación local de valor —debido al elevado uso de insumos importados— y la dependencia de los bajos salarios y los beneficios fiscales como factor de competitividad.

En el trienio 2000-2002, el principal sector exportador de manufacturas de la región era el de maquinarias y aparatos eléctricos, con casi un cuarto de los envíos totales, seguido del automotor (18%) y el de química y farmacia (10%) (véase el cuadro II.2). En contraste, en el trienio 2019-2021, el sector de automotores y sus piezas y partes se ubicó en el primer lugar, con el 20% de las exportaciones regionales de manufacturas, seguido del de maquinarias y aparatos eléctricos (19%). El sector de alimentos, bebidas y tabaco pasó a ocupar el tercer lugar, con el 13%. Si se excluye a México, la distribución sectorial de las exportaciones de manufacturas cambia notablemente. El principal sector exportador pasa a ser el de alimentos, bebidas y tabaco (24%), seguido por el de metales y productos de metal (16%), ambos vinculados al procesamiento de recursos naturales en América del Sur. En cambio, los sectores automotor y electrónico dejan de figurar entre los principales sectores exportadores, puesto que, como se mostrará más adelante, sus envíos están muy concentrados en México.

Cuadro II.2

América Latina y el Caribe: distribución sectorial de las exportaciones de manufacturas, promedios de 2000-2002, 2010-2012 y 2019-2021

(En millones de dólares y porcentajes)

	Monto y participación en las exportaciones totales de manufacturas			Variación anual
	2000-2002	2010-2012	2019-2021	2000-2021
Exportaciones totales (incluido México) (Millones de dólares)	255 815	639 805	723 428	5,5
Alimentos, bebidas y tabaco	7,7	11,6	12,8	8,6
Textiles, confecciones y calzado	8,9	4,8	4,3	1,9
Madera, celulosa y papel	5,2	4,1	4,4	4,5
Química y farmacia	10,1	13,6	7,6	3,7
Caucho y plástico	2,9	3,2	3,3	6,4
Minerales no metálicos	3,9	2,4	2,9	3,9
Metales y productos de metal	9,7	12,6	9,4	5,8
Maquinaria y equipo no eléctrico	5,3	6,2	6,6	6,7
Maquinarias y aparatos eléctricos	24,0	16,8	18,7	3,9
Automotores y sus piezas y partes	17,5	16,4	19,6	5,5
Otras manufacturas	4,9	8,3	10,3	10,6
Todas las manufacturas	100,0	100,0	100,0	
Exportaciones totales (sin incluir México) (Millones de dólares)	112 823	359 609	312 536	5,5
Alimentos, bebidas y tabaco	14,5	17,9	23,6	8,4
Textiles, confecciones y calzado	9,7	6,4	7,3	4,6
Madera, celulosa y papel	7,6	5,3	6,8	4,8
Química y farmacia	17,7	19,7	14,0	3,7
Caucho y plástico	3,5	3,5	3,8	6,2
Minerales no metálicos	1,7	1,4	1,8	6,2
Metales y productos de metal	15,4	17,2	15,7	6,1
Maquinaria y equipo no eléctrico	4,1	4,3	3,9	4,8
Maquinarias y aparatos eléctricos	6,2	4,0	4,3	3,4
Automotores y sus piezas y partes	11,2	9,5	7,2	3,1
Otras manufacturas	8,4	10,8	11,5	7,7
Todas las manufacturas	100,0	100,0	100,0	

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

El principal cambio en la estructura sectorial de las exportaciones regionales de bienes en las últimas dos décadas ha sido el aumento de casi 10 puntos porcentuales en la participación de los bienes primarios (del 27% al 36%), que ha ido acompañado de una caída en el peso de las manufacturas de baja y alta tecnología (véase el cuadro II.3). Este fenómeno ha sido especialmente pronunciado en América del Sur, donde la participación de los bienes primarios ha aumentado en casi 17 puntos porcentuales

y ha llegado al 58%, al tiempo que ha disminuido el peso de las cuatro categorías de manufacturas. En Centroamérica, se observa una tendencia opuesta: el peso de los productos primarios en su canasta exportadora ha bajado 9 puntos porcentuales en los últimos 20 años, mientras que ha aumentado el peso de las manufacturas basadas en recursos naturales y de baja y media tecnología. Las manufacturas de baja tecnología son actualmente su principal segmento exportador y representan el 27% del total —una cifra en la que influyen en gran medida los envíos del sector de las confecciones.

Cuadro II.3

América Latina y el Caribe (33 países): distribución de las exportaciones de bienes según la intensidad tecnológica, 1999-2001 y 2019-2021

(En porcentajes)

	Bienes primarios		Manufacturas basadas en recursos naturales		Manufacturas de baja tecnología		Manufacturas de tecnología media		Manufacturas de alta tecnología	
	1999-2001	2019-2021	1999-2001	2019-2021	1999-2001	2019-2021	1999-2001	2019-2021	1999-2001	2019-2021
América Latina y el Caribe	26,7	36,2	18,2	18,3	13,5	7,8	25,3	26,4	16,4	11,3
América Latina y el Caribe (sin incluir México)	40,1	53,8	28,8	25,3	11,4	6,8	13,9	11,1	5,8	3,0
América Latina	26,6	36,3	17,6	18,0	13,5	7,8	25,5	26,5	16,7	11,5
América del Sur	41,9	58,4	29,4	25,1	9,4	4,2	14,2	10,0	5,1	2,3
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	40,2	58,5	26,5	20,5	9,9	4,7	17,0	13,4	6,4	3,0
Argentina	47,2	55,8	23,6	24,3	8,6	2,3	17,5	14,6	3,1	2,9
Brasil	26,2	57,7	25,8	19,8	13,2	5,3	23,6	13,9	11,3	3,2
Paraguay	80,9	78,2	11,5	9,8	6,0	5,8	1,0	5,4	0,6	0,8
Uruguay	38,7	58,1	21,4	27,0	26,4	6,3	11,8	6,3	1,7	2,3
Venezuela (República Bolivariana de)	59,6	62,8	32,3	20,0	3,2	5,5	4,5	11,3	0,4	0,3
Comunidad Andina (CAN)	53,5	62,7	24,9	27,0	11,5	4,5	7,8	4,9	2,3	1,0
Bolivia (Estado Plurinacional de)	49,9	62,2	23,6	32,6	9,9	2,4	5,0	2,3	11,7	0,5
Colombia	55,7	56,3	14,9	24,1	14,5	7,0	12,2	10,3	2,7	2,2
Ecuador	75,9	78,0	16,7	18,2	3,4	1,6	3,2	1,6	0,8	0,5
Perú	33,6	60,1	50,7	32,5	12,0	4,3	3,0	2,7	0,7	0,3
Alianza del Pacífico	17,1	23,5	12,6	15,7	14,5	7,8	32,5	36,1	23,3	16,9
Chile	34,9	51,7	54,6	41,5	3,8	1,9	6,1	3,6	0,7	1,2
México	11,3	11,2	6,1	8,4	15,8	9,4	38,4	48,1	28,4	23,0
Centroamérica	34,9	25,6	16,0	20,3	21,9	26,8	10,1	17,6	17,2	9,8
Costa Rica	26,2	25,7	11,3	16,8	14,7	12,4	12,3	32,9	35,5	12,2
El Salvador	15,8	5,8	16,1	24,1	56,0	53,6	8,5	9,6	3,6	6,9
Guatemala	47,1	34,6	21,6	24,6	13,7	25,8	13,5	12,1	4,1	2,9
Honduras	58,2	37,1	21,4	18,7	11,7	32,0	7,9	11,6	0,8	0,6
Nicaragua	68,4	32,3	24,5	28,8	2,9	28,1	3,8	10,2	0,4	0,6
Panamá	63,4	33,3	23,8	12,8	8,3	17,6	2,3	12,2	2,2	24,2
El Caribe	20,4	11,4	30,2	38,7	37,2	21,5	9,1	19,2	3,0	9,1
Cuba	40,5	37,8	52,1	57,4	1,0	0,8	3,9	1,7	2,6	2,3
República Dominicana	11,6	8,6	20,5	36,6	53,9	23,8	11,1	21,1	2,8	9,9
Comunidad del Caribe (CARICOM)	31,1	29,2	42,6	38,8	10,2	12,2	14,6	18,3	1,6	1,4
Bahamas	25,9	17,1	29,6	37,6	4,2	2,0	34,6	42,8	5,6	0,5
Barbados	3,7	6,5	49,4	52,2	15,0	17,0	19,6	14,8	12,4	9,5
Belice	28,3	38,8	64,8	56,9	5,1	1,3	1,5	2,1	0,3	0,9
Guyana	35,1	52,9	58,3	36,7	4,4	0,4	1,6	7,8	0,6	2,2
Haití	8,4	5,3	3,0	5,6	86,9	86,9	1,2	0,7	0,5	1,4
Jamaica	66,2	50,4	16,7	44,7	11,6	1,3	4,3	2,4	1,2	1,1
Suriname	33,8	4,1	63,3	91,4	0,5	0,4	1,9	3,8	0,5	0,3
Trinidad y Tabago	23,6	27,2	50,4	31,3	5,7	11,0	19,5	29,2	0,8	1,2
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)	34,8	41,9	12,2	18,6	7,0	4,3	39,5	30,3	6,4	4,9
Antigua y Barbuda	3,8	3,5	7,2	61,0	14,5	4,8	51,2	29,0	23,3	1,6
Dominica	39,3	22,6	5,7	10,0	2,3	10,1	51,7	44,0	1,0	13,3
Granada	42,6	47,7	10,9	27,5	9,1	8,0	26,0	13,9	11,3	2,9
Saint Kitts y Nevis	2,1	1,0	23,8	9,0	8,2	1,6	53,6	37,5	12,4	50,9
San Vicente y las Granadinas	61,9	45,7	18,2	6,4	7,8	7,7	10,4	39,3	1,7	0,9
Santa Lucía	57,0	40,9	21,0	21,5	10,3	8,3	9,5	26,5	2,3	2,7

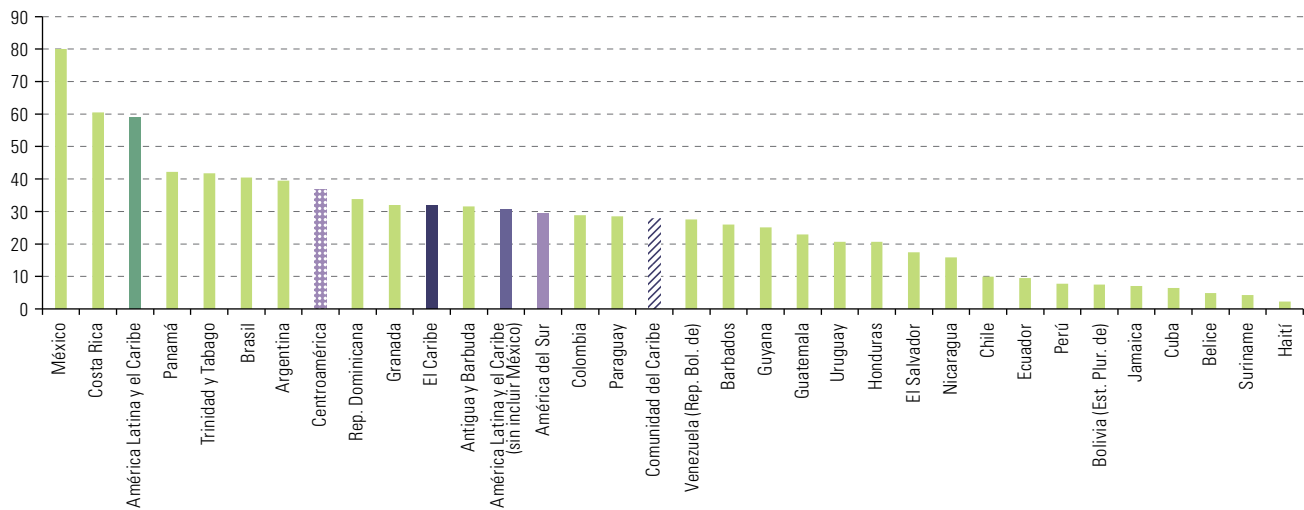
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/>.

En el Caribe, al igual que en Centroamérica, el peso de los productos primarios en las exportaciones totales ha caído 9 puntos porcentuales en las últimas dos décadas, hasta alcanzar el 11 % actual. El descenso en las exportaciones de tecnología media ha sido aún más marcado (16 puntos porcentuales), al tiempo que ha aumentado la participación de las manufacturas basadas en recursos naturales (principal renglón exportador de la subregión, con el 39%) y de las de media y alta tecnología. En el caso de estas dos últimas categorías, esto se ha debido principalmente a su creciente peso en las exportaciones de la República Dominicana, la mayor economía de la subregión. Por último, en México, la participación de las materias primas en las exportaciones totales se ha mantenido estable en el 11 %, una de las cifras más bajas de la región y la menor entre las economías medianas y grandes. Su principal segmento exportador es el de las manufacturas de tecnología media, entre las que destacan los vehículos y sus partes. En la actualidad, estas manufacturas representan casi la mitad del valor total de las exportaciones mexicanas de bienes, y su peso ha aumentado 10 puntos porcentuales en los últimos 20 años. La gran heterogeneidad que exhiben los países de la región en lo que respecta a los patrones exportadores queda claro al calcular la proporción de los envíos totales de manufacturas que corresponde a la suma de las manufacturas de mediana y alta tecnología. Dicha proporción, que alcanza un nivel máximo del 80% en México, solo iguala o supera el 40% en seis países y es menor o igual al 10% en 11 (véase el gráfico II.6).

Gráfico II.6

América Latina y el Caribe (28 países): participación de las manufacturas de alta y media tecnología en las exportaciones totales de manufacturas, 2019-2021^a

(En porcentajes)



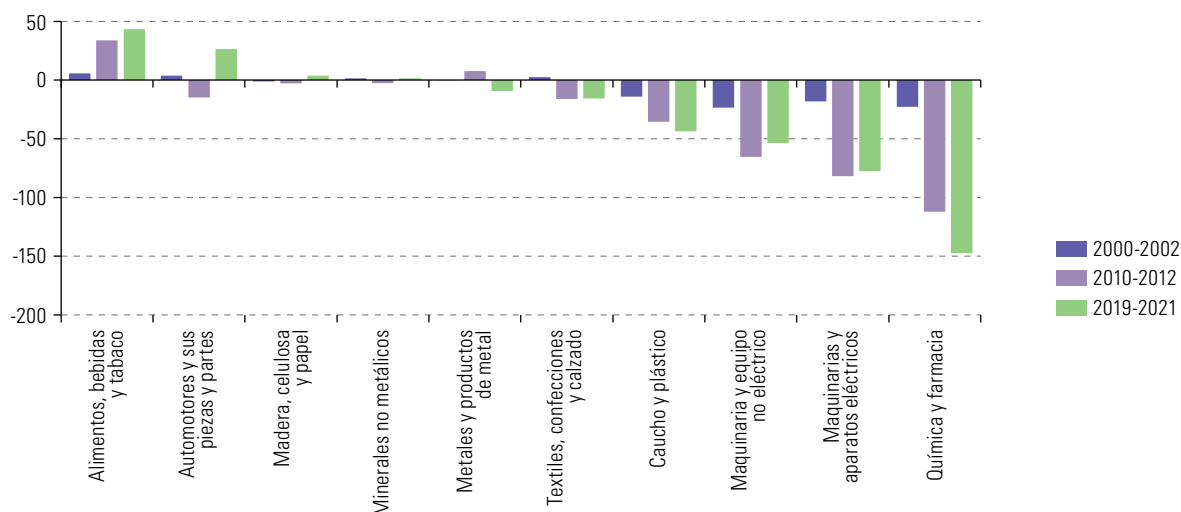
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/>.

^a Las exportaciones de Panamá incluyen las reexportaciones.

La región solo registra superávits comerciales significativos en dos sectores manufactureros: el de alimentos, bebidas y tabaco, y el automotor. Como se muestra en la siguiente sección, examinados en conjunto, dichos superávits esconden situaciones muy heterogéneas a nivel de subregiones y países. En el extremo opuesto, los déficits comerciales regionales registrados en los sectores de química y farmacia, maquinarias y aparatos eléctricos y maquinaria y equipo no eléctrico destacan por su magnitud y su incremento en las dos últimas décadas (véase el gráfico II.7).

Gráfico II.7

América Latina y el Caribe: saldos comerciales, por grandes sectores industriales, promedios de 2000-2002, 2010-2012 y 2019-2021
(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://comtrade.un.org/>.

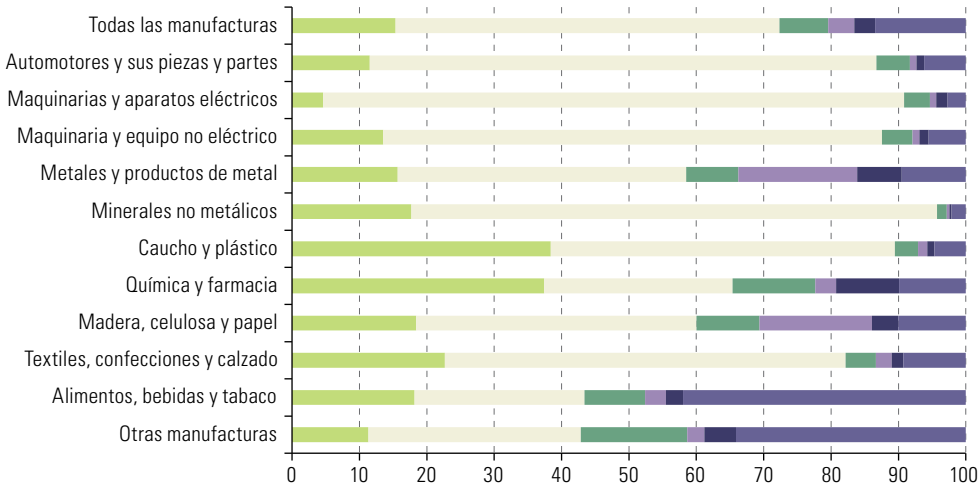
La distribución por destinos de las exportaciones regionales de manufacturas varía considerablemente dependiendo de si se incluye o no a México. En el primer caso, el 57% de las exportaciones regionales en el trienio 2019-2021 se dirigieron a los Estados Unidos, mientras que el segundo mercado más importante fue la propia región, con el 15%, seguida de la Unión Europea y el Reino Unido, con el 7%. Los Estados Unidos constituyen el principal mercado para los envíos manufactureros de todos los sectores, excepto el de química y farmacia (véase el gráfico II.8A). Al excluir a México, el mercado regional pasa a ser el principal, con el 30% de los envíos, seguido de los Estados Unidos, con el 22%, y la Unión Europea y el Reino Unido, con el 11%. Cabe señalar que, pese a ocupar el segundo lugar, los Estados Unidos siguen siendo el principal mercado para los envíos de los sectores de textiles, confecciones y calzado, maquinarias y aparatos eléctricos, metales y productos de metal, y otras manufacturas (véase el gráfico II.8B). Finalmente, en el caso de México, el 84% de sus exportaciones manufactureras se dirigen a los Estados Unidos, que es, por mucho, su principal mercado en todos los sectores (véase el gráfico II.8C). América Latina y el Caribe es el principal mercado para las exportaciones manufactureras de América del Sur y Centroamérica, y el segundo más importante para los países de la Comunidad del Caribe (CARICOM). Cabe destacar que China y los otros mercados asiáticos absorben proporciones muy reducidas de las exportaciones manufactureras de la región (4% y 3%, respectivamente), aunque en el caso de América del Sur la participación de China alcanza el 10%.

La capacidad exportadora de la región en el ámbito de las manufacturas varía ampliamente dependiendo del sector. Como se examina en la siguiente sección, México representa casi el 90% de los envíos totales en los dos principales sectores exportadores, esto es, el automotor y el de la electrónica. Asimismo, este país acapara también tres cuartas partes de las exportaciones de maquinaria y equipo no eléctrico, seguido del Brasil, con casi el 20%. El origen de las exportaciones regionales es más diverso en los sectores de alimentos, bebidas y tabaco, química y farmacia, y textiles, confecciones y calzado. En el primero de ellos, destaca la participación de países sudamericanos debido a sus abundantes recursos agropecuarios. Por su parte, en el sector de textiles, confecciones y calzado destaca la proporción de países centroamericanos y caribeños, cuyos envíos se realizan bajo el régimen de maquila y se orientan principalmente al mercado estadounidense.

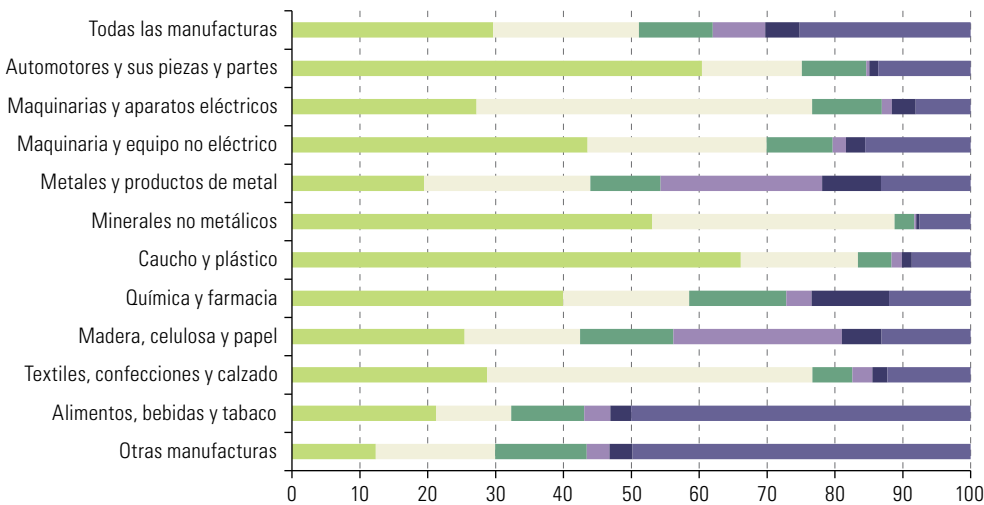
Gráfico II.8

América Latina y el Caribe y México: distribución por destino y sector de las exportaciones de manufacturas, promedio de 2019-2021
(En porcentajes)

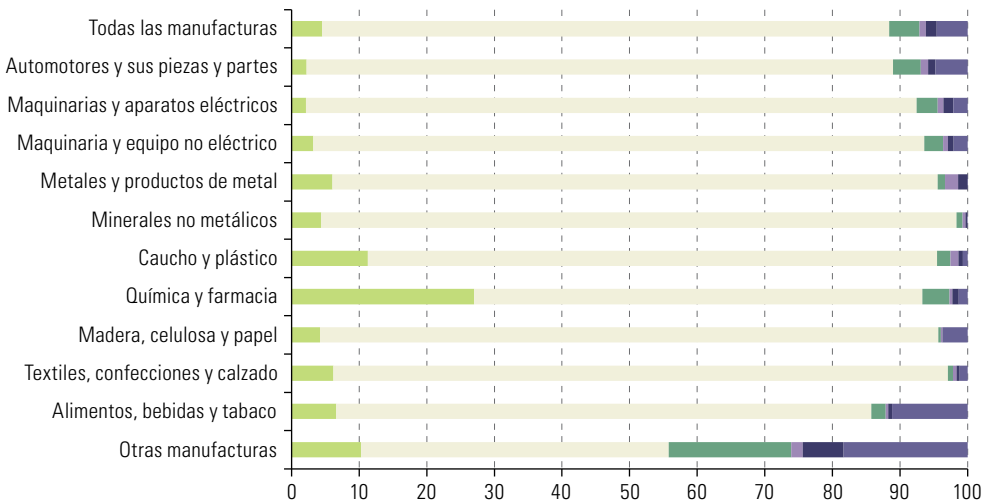
A. América Latina y el Caribe



B. América Latina y el Caribe (sin incluir México)



C. México



■ América Latina y el Caribe
■ Estados Unidos
■ Unión Europea
■ China
■ Resto de Asia
■ Resto del mundo

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

Al examinar el listado de los cinco principales grupos de productos manufacturados exportados por los países de la región, se constata una gran heterogeneidad (véase el cuadro II.4). Especialmente en los países sudamericanos y del Caribe, destaca la fuerte presencia de manufacturas basadas en recursos naturales, como los derivados del petróleo, los cátodos de cobre, los aceites vegetales, las carnes, el azúcar, las bebidas y el tabaco. En México, Costa Rica y la República Dominicana predominan las manufacturas de media y alta tecnología como los vehículos, los productos de la industria electrónica, los medicamentos y los dispositivos médicos. Por su parte, algunos países centroamericanos, y en especial Haití, muestran una importante especialización exportadora en el rubro de las confecciones. De los 29 países analizados, los cinco principales grupos de productos representaron más del 50% de las exportaciones totales de manufacturas en 19 países, entre el 40% y el 49% en seis países, y entre el 30% y el 39% en solo cuatro países.

Cuadro II.4

América Latina y el Caribe (29 países): participación de los cinco principales grupos de productos manufactureros en las exportaciones totales de manufacturas, promedio de 2019-2021
(En porcentajes)

País	Cinco principales productos exportados y participación en las exportaciones de manufacturas	Participación conjunta
Antigua y Barbuda	Refinados de petróleo (29); bebidas alcohólicas (19); joyería (7); manufacturas de metales (5); ropa tejida para mujeres y niñas (5)	65
Argentina	Aceites vegetales (21); carnes (16); automóviles (13); productos químicos diversos (5); bebidas alcohólicas (4)	59
Barbados	Refinados de petróleo (24); bebidas alcohólicas (13); productos farmacéuticos (7); cal y cemento (5); impresos (4)	53
Belice	Azúcar y miel (48); frutas en conserva (15); bebidas alcohólicas (8); refinados de petróleo (5); tabaco manufacturado (5)	81
Bolivia (Estado Plurinacional de)	Aceites vegetales (26); estaño (19); joyería (9); plata y platino (7); alcoholes y sus derivados (4)	65
Brasil	Carnes (15); azúcar y miel (7); pulpa y desperdicios de papel (6); refinados de petróleo (5); lingotes de hierro o acero (5)	38
Chile	Cátodos de cobre (48); pulpa y desperdicios de papel (7); bebidas alcohólicas (5); carnes (3); productos químicos inorgánicos (3)	66
Colombia	Refinados de petróleo (17); polímeros (9); preparados comestibles (4); arrabio, hierro y acero (4); aceites vegetales (4)	38
Costa Rica	Equipo médico (32); preparados comestibles (8); manufacturas diversas (8); productos de plástico (5); productos farmacéuticos (4)	57
Cuba	Tabaco manufacturado (41); azúcar y miel (25); bebidas alcohólicas (15); derivados de petróleo (5); desechos de metales comunes (3)	90
Dominica	Aparatos de conexión, circuitos eléctricos (13); jabón y preparados para limpiar y pulir (7); productos farmacéuticos (6); instrumentos de medicina (6); aceites esenciales (5)	38
Ecuador	Conservas de pescados y moluscos (26); refinados de petróleo (20); madera trabajada (9); preparados comestibles (5); aceites vegetales (3)	60
El Salvador	Ropa interior (9); ropa exterior (11); productos de plástico (6); azúcar y miel (5); papel y cartón (4)	44
Granada	Sémola y harina de trigo (23); bebidas alcohólicas (15); bebidas no alcohólicas (10); papeles y cartones (9); pigmentos, pinturas y barnices (7)	65
Guatemala	Ropa exterior (8); azúcar y miel (8); aceites vegetales (7); ropa interior (6); arrabio, hierro y acero (4)	34
Guyana	Remolques de vehículos (33); medicamentos (11); bebidas alcohólicas (10); buques y embarcaciones (8); azúcar y miel (5)	67
Haití	Ropa interior (40); ropa exterior (30); ropa para niños (5); ropa exterior de mujer (4); aceites esenciales (3)	82
Honduras	Otros aceites vegetales (14); material para la distribución de electricidad (12); azúcar y miel (7); papeles y cartones (6); preparados comestibles (4)	43
Jamaica	Refinados de petróleo (46); bebidas alcohólicas (17); preparados de cereales (8); preparados comestibles (5); bebidas no alcohólicas (3)	78
México	Vehículos de pasajeros (11); máquinas para el procesamiento de datos (9); partes de vehículos (8); vehículos para transporte de mercancías (7); equipo de telecomunicaciones (4)	38
Nicaragua	Ropa interior (19); carnes (17); material de distribución de electricidad (13); ropa exterior y accesorios (10); tabaco manufacturado (8)	66
Panamá ^a	Productos farmacéuticos (19); calzado (8); máquinas para el procesamiento de datos (5); equipo de telecomunicaciones (5); perfumería y cosméticos (5)	42
Paraguay	Corriente eléctrica (34); carnes (27); aceites vegetales (10); material de distribución de electricidad (5); tejidos de fibras textiles (2)	77
Perú	Cátodos de cobre (18%); refinados de petróleo (14); zinc (6); preparados comestibles (5); ropa interior (5)	48
República Dominicana	Tabaco manufacturado (11); equipo médico (11); aparatos eléctricos (9); productos farmacéuticos (6); joyería (6)	43
San Vicente y las Granadinas	Sémola y harina de trigo (39); bebidas alcohólicas (8); estructuras de hierro, acero y aluminio (8); planos, chapas y planchas de hierro o acero (7); bebidas no alcohólicas (6)	68
Santa Lucía	Bebidas alcohólicas (21); joyería (11); equipo de telecomunicaciones (6); relojes (5); equipo de manipulación de mercancías y sus partes (5)	49
Suriname	Madera en bruto (27); maquinaria de ingeniería (19); tabaco manufacturado (18); refinados de petróleo (9); bebidas alcohólicas (6)	79
Trinidad y Tabago	Alcoholes y fenoles (21); elementos químicos inorgánicos (21); arrabio, hierro y acero (12); refinados de petróleo (12); abonos manufacturados (10)	76
Uruguay	Carnes (40); madera en bruto (14); preparados de cereales (5); productos de plástico (4); productos farmacéuticos (3)	65
Venezuela (República Bolivariana de)	Desperdicios de hierro (27); alcoholes y fenoles (24); arrabio, fundición, polvo de hierro (10); desperdicios de hierro (5); aluminio (5)	71

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

B. Análisis sectorial de las exportaciones regionales de manufacturas

En esta sección se analiza en detalle el desempeño exportador de los sectores automotor, de alimentos, bebidas y tabaco y de química y farmacia. Los primeros dos sectores figuran entre los principales sectores exportadores de manufacturas de la región en el trienio 2019-2021, y son los únicos en los que la región registra un superávit. En el caso del sector de química y farmacia, su peso en las exportaciones manufactureras totales es menor. Sin embargo, se seleccionó por su carácter estratégico como proveedor, no solo de bienes finales de gran importancia como los medicamentos, sino también de insumos para un amplio abanico de sectores industriales. En el análisis que se expone a continuación se tienen en cuenta los principales productos de exportación de cada sector, los principales países exportadores y los mercados de destino, así como el origen de los insumos y la intensidad de los encadenamientos productivos nacionales e internacionales de cada sector (véase el recuadro II.1). De este modo, se obtiene un panorama del nivel de ventajas comparativas asociadas a cada sector y de su potencial de integración nacional e intrarregional.

Recuadro II.1

Metodología de análisis de los encadenamientos productivos de los sectores manufactureros exportadores

Hay dos formas complementarias de analizar el grado de encadenamiento productivo de un sector económico: midiendo su nivel de arrastre en la economía local y evaluando el grado de conexión con los mercados internacionales. Para medir los encadenamientos locales se analizan los índices de Rasmussen (1956) y de Hirschman (1958) de encadenamientos hacia adelante y hacia atrás. Si la intensidad de insumos directos e indirectos requeridos por el sector analizado es mayor que la intensidad de insumos directos e indirectos que emplea el promedio de la economía, el índice de encadenamiento hacia atrás de dicho sector será mayor que uno. Esto denota el potencial del sector como impulsor del resto de los sectores de la economía. Por su parte, los encadenamientos hacia adelante miden la capacidad de un sector de suministrar sus productos a los demás sectores para incorporarlos en sus respectivos procesos productivos. Cuando el correspondiente índice es mayor que uno, el sector tiene potencial para actuar como proveedor de insumos. En la medida en que, por parte del resto de los sectores de la economía, haya una demanda elevada de sus productos intermedios directos e indirectos, el sector estará impulsado por dichos sectores. El diagrama 1 presenta una tipología analítica, que define cuatro categorías principales de sectores en función de su grado de encadenamiento con el conjunto de la economía local.

Diagrama 1

Clasificación de los sectores económicos según los índices de Rasmussen y de Hirschman

	Encadenamientos hacia atrás menores que 1	Encadenamientos hacia atrás mayores que 1
Encadenamientos hacia adelante mayores que 1	Sectores IMPULSADOS Proveedores de insumos al resto de la economía. Su arrastre depende del impulso de toda la economía.	Sectores CLAVE Altamente demandantes y oferentes de insumos, por lo que su arrastre en la economía es determinante
Encadenamientos hacia adelante menores que 1	Sectores POCO ENCADENADOS Bajo arrastre económico debido a su poca conexión con el resto de los sectores nacionales	Sectores IMPULSORES Gran potencial dinamizador de la economía. Su oferta abastece principalmente a la demanda final

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base J. Durán Lima y S. Banacloche, "Análisis económicos a partir de matrices de insumo-producto: definiciones, indicadores y aplicaciones para América Latina", *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2021/177), Santiago, CEPAL, 2021, pág. 39.

Para medir la inserción de un sector en las cadenas regionales o globales de valor, se analiza el grado de incorporación del valor agregado nacional (contenido nacional de las exportaciones) e insumos importados (contenido importado por socio) en las exportaciones brutas. Si el valor agregado nacional incorporado en las exportaciones brutas se destina principalmente a los circuitos regionales, habrá evidencia de una mayor inserción en cadenas regionales de valor, máxime si, además, ese contenido incorporado agrega valor que luego se reexporta a terceros países como parte del valor incorporado por el socio importador. Esta relación se mide a partir de la incidencia del contenido importado en las exportaciones totales. Con el propósito de hacer más explícito el nivel y la dirección de dichos encadenamientos, en los análisis sectoriales particulares se determina la trazabilidad del valor agregado intrarregional y extrarregional. En el diagrama 2 se detalla gráficamente lo descrito en la metodología.

Diagrama 2

Estructura de las exportaciones brutas según el valor agregado nacional y los insumos importados incorporados



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de J. Durán Lima y S. Banacloche, “Análisis económicos a partir de matrices de insumo-producto: definiciones, indicadores y aplicaciones para América Latina”, *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2021/177), Santiago, CEPAL, 2021, pág. 68.

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de J. Durán Lima y S. Banacloche, “Análisis económicos a partir de matrices de insumo-producto: definiciones, indicadores y aplicaciones para América Latina”, *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2021/177), Santiago, CEPAL, 2021; P. Rasmussen, *Studies in Inter-Sectoral Relations*, Ámsterdam, North Holland, 1956; y A. O. Hirschman, *The Strategy of Economic Development*, New Haven, Yale University Press, 1958.

1. Vehículos y autopartes

El valor de las exportaciones regionales de vehículos y autopartes se triplicó en las últimas dos décadas, al pasar de un promedio cercano a los 45.000 millones de dólares anuales en el trienio 2000-2002 a poco más de 142.000 millones de dólares anuales en el período 2019-2021 (véase el cuadro II.5). El superávit registrado a nivel regional en el comercio de vehículos y autopartes superó los 24.000 millones de dólares en el período 2019-2021. Dicho monto se explica principalmente por el excedente de 70.000 millones de dólares registrado por México, cuyo valor casi se septuplicó en los últimos 20 años. Mientras que en el trienio 2000-2002 las importaciones mexicanas de vehículos y autopartes equivalían al 68% del valor de sus exportaciones, en el trienio 2019-2021 esa proporción se redujo al 41%. Todos los demás países de la región, incluso los que cuentan con producción local (principalmente, el Brasil, la Argentina y Colombia) registran un déficit comercial en este sector.

Cuadro II.5

América Latina y el Caribe: comercio de vehículos y autopartes, promedios de 2000-2002 y 2019-2021
(En millones de dólares)

	Exportaciones		Importaciones		Saldo comercial	
	2000-2002	2019-2021	2000-2002	2019-2021	2000-2002	2019-2021
América Latina y el Caribe	44 834	142 136	41 358	115 718	2 318	24 396
América Latina	44 530	141 225	39 952	110 061	4 578	31 163
América del Sur	12 262	21 337	14 848	53 267	-2 586	-31 931
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	11 458	19 445	10 280	31 017	1 177	-11 573
Argentina	2 223	6 104	2 332	6 989	-110	-886
Brasil	8 860	13 170	5 443	21 751	3 416	-8 581
Comunidad Andina	532	764	2 935	13 208	-2 404	-12 444
Colombia	382	556	1 614	6 040	-1 232	-5 484
Ecuador	71	72	638	2 207	-567	-2 135
Alianza del Pacífico	32 875	120 969	25 666	68 253	7 209	52 716
Chile	272	1 127	1 632	9 042	-1 360	-7 914
México	32 204	119 181	21 885	49 240	10 319	69 942
Centroamérica	53	674	2 050	5 501	-1 996	-4 826
El Caribe	314	944	2 575	7 711	-2 261	-6 767
Comunidad del Caribe (CARICOM)	304	911	1 406	5 657	-1 102	-4 746
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)	14	103	96	215	-82	-112

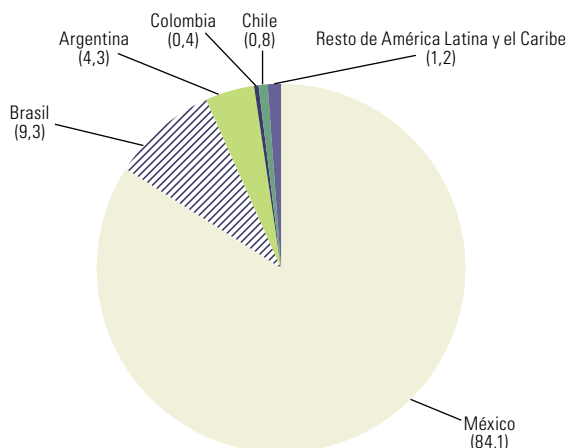
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/>.

México es el origen del 84% de las exportaciones regionales de vehículos y sus partes, seguido del Brasil, con el 9% (véase el gráfico II.9A). Además, en 2021 acaparó el 7% de las exportaciones mundiales, con lo que se situó como el quinto exportador mundial de vehículos y sus partes (véase el gráfico II.10). El único otro país de la región que figura entre los 30 principales exportadores mundiales es el Brasil, con un porcentaje ligeramente inferior al 1%. Los cuatro países de la región con una mayor producción de vehículos (México, Brasil, Argentina y Colombia) alcanzaron una producción conjunta de 7,8 millones de unidades en 2021, de las cuales México y el Brasil aportaron el 77%. En estos cuatro países, la producción de automóviles particulares y otros vehículos ligeros (incluidas las motos) varía entre el 92% y el 96% del total; mientras que el segmento de los camiones representó el 4,8% de la producción en 2021 y el de buses, apenas el 0,34%. En México, la principal categoría en términos de unidades producidas es la de vehículos comerciales ligeros, y en la Argentina, el Brasil y Colombia predomina la producción de motocicletas (véase el gráfico II.9B).

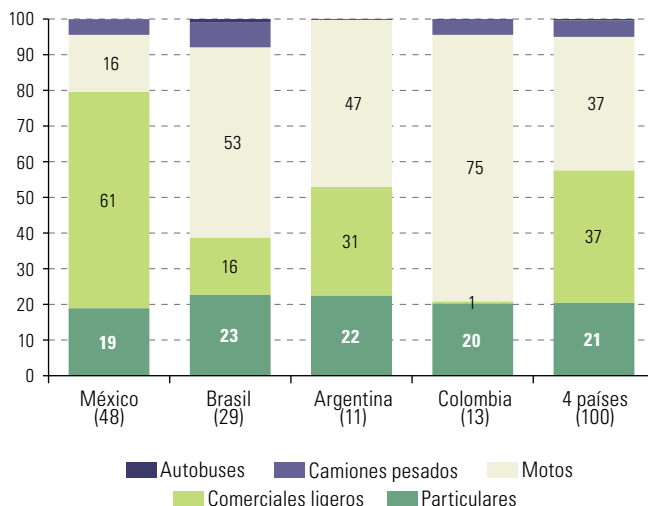
Gráfico II.9

América Latina y el Caribe: principales países exportadores y productores de vehículos y autopartes, promedio de 2019-2021 y 2021
(En porcentajes)

A. Valor de las exportaciones (2019-2021)



B. Producción de vehículos (2021) (7.829.122 unidades)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) de México; Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores (ANFAVEA) del Brasil; Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFSA) de la Argentina; Asociación Nacional de Movilidad Sostenible (ANDEMOS) de Colombia; Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) de Colombia; Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA); Autobody Magazine, "Valor de producción de motos supera los 12 mil MDP en México", 18 de julio de 2022 [en línea] <https://www.autobodymagazine.com.mx/2022/07/18/valor-de-produccion-de-motos-supera-los-12-mil-mdp-en-mexico/>; Cámara de la Industria Automotriz, "Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país", *Estudio del Sector, 2019*, vol. 2, Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), Bogotá, 2019; y Cámara de Fabricantes de Motovehículos (CAFAM) de la Argentina.

Las exportaciones de los cuatro principales productores regionales de vehículos se concentran en los automóviles, los vehículos para el transporte de mercancías y de pasajeros, las partes y piezas y los motores (véase el cuadro II.6). Salvo México, los otros tres principales productores registran saldos deficitarios en la mayoría de los segmentos. Entre las excepciones se encuentran los automóviles y otros vehículos de pasajeros en el caso del Brasil, y los vehículos para el transporte de mercancías en la Argentina. Si bien no forma parte de la industria automotriz, destaca el superávit que registra el Brasil en el segmento de las aeronaves, donde la empresa Embraer lidera los intercambios comerciales.

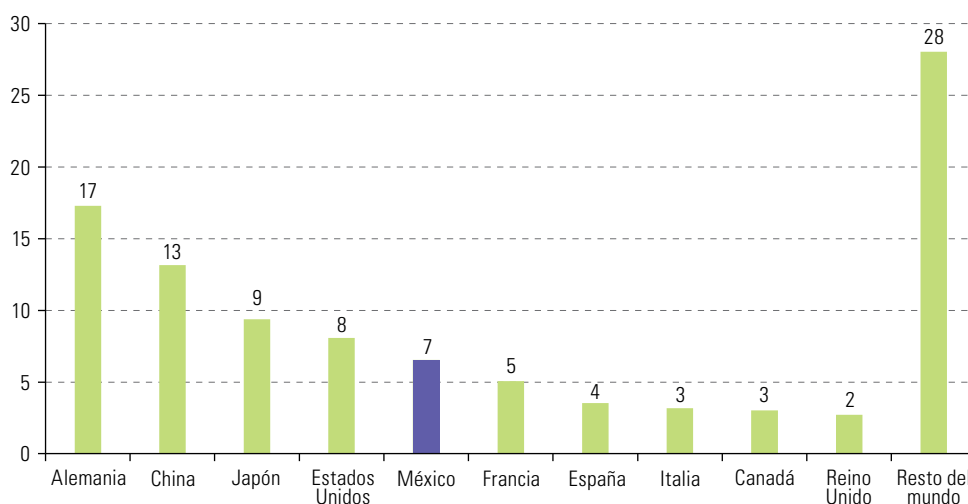


Gráfico II.10
Mundo: principales exportadores de vehículos y autopartes, por valor exportado, 2021
(En porcentajes de las exportaciones mundiales)

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

Cuadro II.6

Argentina, Brasil, Colombia y México: comercio de vehículos y autopartes, por principales grupos de productos, promedio de 2019-2021

(En millones de dólares)

		Principales grupos de productos	Argentina	Brasil	Colombia	México
Exportaciones	713	Motores de combustión interna, de émbolo, y sus partes y piezas, n.e.p.	427	1 947	20	9 149
	781	Automóviles y otros vehículos automotores diseñados principalmente para el transporte de personas (excepto vehículos del tipo utilizado para transportes públicos), incluso camionetas y automóviles de carrera	833	3 270	253	40 037
	782	Vehículos automotores para el transporte de mercancías y vehículos automotores para usos especiales	4 085	1 430	97	26 210
	783	Vehículos automotores de pasajeros del tipo utilizado para transportes públicos	1	776	8	7 754
	784	Partes, piezas y accesorios de los automotores de los grupos 722, 781, 782 y 783	629	2 441	65	29 604
	785	Motocicletas (incluso velomotores) y velocípedos, con motor o sin él; sillones de ruedas para inválidos	1	125	38	471
	786	Remolques y semirremolques; otros vehículos, sin propulsión mecánica; contenedores especialmente diseñados y equipados para transporte	12	126	12	2 084
	791	Vehículos para ferrocarriles (incluso aerotrenes (hovertrains)) y equipo conexo	0	67	0	2 414
	792	Aeronaves y equipo conexo; naves espaciales (incluso satelitales) y vehículos de lanzamiento de naves espaciales, sus partes y piezas	14	2 927	51	511
	793	Buques, embarcaciones (incluso aerodeslizadores) y estructuras flotantes	102	62	12	948
	Todos los productos	6 104	13 170	556	119 181	
Importaciones	713	Motores de combustión interna, de émbolo, y sus partes y piezas, n.e.p.	1 030	2 653	367	11 744
	781	Automóviles de pasajeros	1 889	2 733	2 105	7 213
	782	Vehículos para el transporte de mercancías	576	2 692	779	1 366
	783	Vehículos para el transporte de pasajeros	230	106	381	173
	784	Partes y accesorios para grupos 722, 781, 782, y 783	2 462	7 287	774	25 617
	785	Motocicletas, motonetas y otros vehículos livianos	485	1 079	438	1 240
	786	Remolques	47	105	43	857
	791	Vehículos para ferrocarriles	38	137	10	784
	792	Aeronaves y equipo conexo	123	2 080	1 105	152
	793	Buques, embarcaciones y estructuras flotantes	107	2 878	37	93
	Todos los productos	6 989	21 751	6 040	49 240	
Saldo comercial	713	Motores de combustión interna	-602	-706	-347	-2 595
	781	Automóviles de pasajeros	-1 056	537	-1 852	32 824
	782	Vehículos para el transporte de mercancías	3 509	-1 261	-682	24 844
	783	Vehículos para el transporte de pasajeros	-229	670	-373	7 581
	784	Partes y accesorios para grupos 722, 781, 782, y 783	-1 833	-4 846	-710	3 987
	785	Motocicletas, motonetas y otros vehículos livianos	-484	-954	-400	-769
	786	Remolques	-36	20	-30	1 227
	791	Vehículos para ferrocarriles	-38	-70	-10	1 630
	792	Aeronaves y equipo conexo	-109	847	-1 054	359
	793	Buques, embarcaciones y estructuras flotantes	-6	-2 816	-25	855
	Todos los productos	-885	-8 581	-5 484	69 942	

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

La región depende en gran medida de las importaciones extrarregionales de insumos para la producción de vehículos (motores de combustión interna, partes y piezas). Solo México muestra un superávit en el segmento de las partes y piezas, debido a sus intensos encadenamientos con la industria automotriz estadounidense, especialmente desde mediados de los años noventa con la entrada en vigor del TLCAN. En 1993, antes de que entrara en vigor dicho acuerdo, en México existían diez fábricas de vehículos, pertenecientes a cinco marcas. Actualmente, hay 21 plantas que fabrican vehículos de 36 marcas, entre las que lideran General Motors, Nissan, Kia, Volkswagen y Toyota. Estas cinco marcas representaron el 52% de la producción total de vehículos de México entre enero y agosto de 2022 (INEGI, 2022a y 2022b).

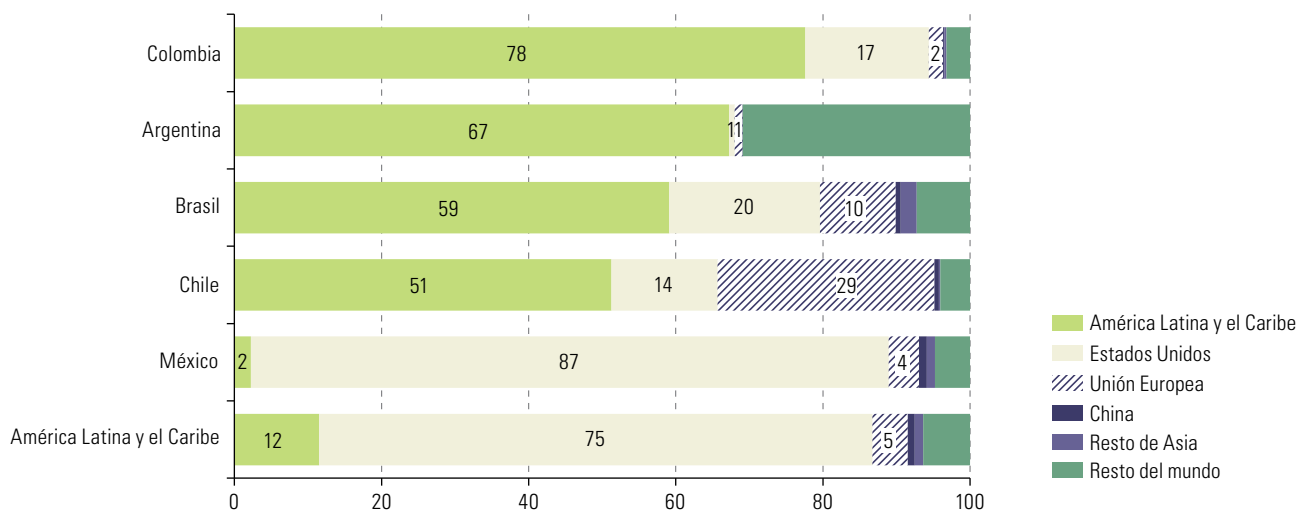
Casi el 90% de las exportaciones regionales de vehículos y autopartes se dirigen a los Estados Unidos y a la propia región. En cambio, las importaciones muestran una distribución más diversificada, con una participación importante de la Unión Europea, China y otros países asiáticos (véase el gráfico II.11). El principal destino de las exportaciones mexicanas son los Estados Unidos, que absorben el 87% del monto total exportado. Este país es también el origen del 63% de las importaciones mexicanas. En contraste, las exportaciones de Colombia, la Argentina, el Brasil y Chile se dirigen principalmente al mercado regional. La Argentina y el Brasil poseen un alto grado de complementariedad en el sector, lo que se manifiesta en altos niveles de comercio bilateral de insumos intermedios y productos finales. Por ejemplo, la industria metalmeccánica argentina importa mineral de hierro desde el Brasil para, posteriormente, procesarlo y transformarlo en productos intermedios como tuberías, perfiles galvanizados y piezas y partes para la industria automotriz (Amar y García Díaz, 2018). Del mismo modo, la industria automotriz de Colombia está vinculada a sus socios de la Comunidad Andina (CAN), principalmente con el Ecuador, uno de sus principales compradores de automóviles, camiones, motos y buses. Asimismo, Colombia requiere insumos importados desde México y la Argentina, a los que también exporta sus productos.

Gráfico II.11

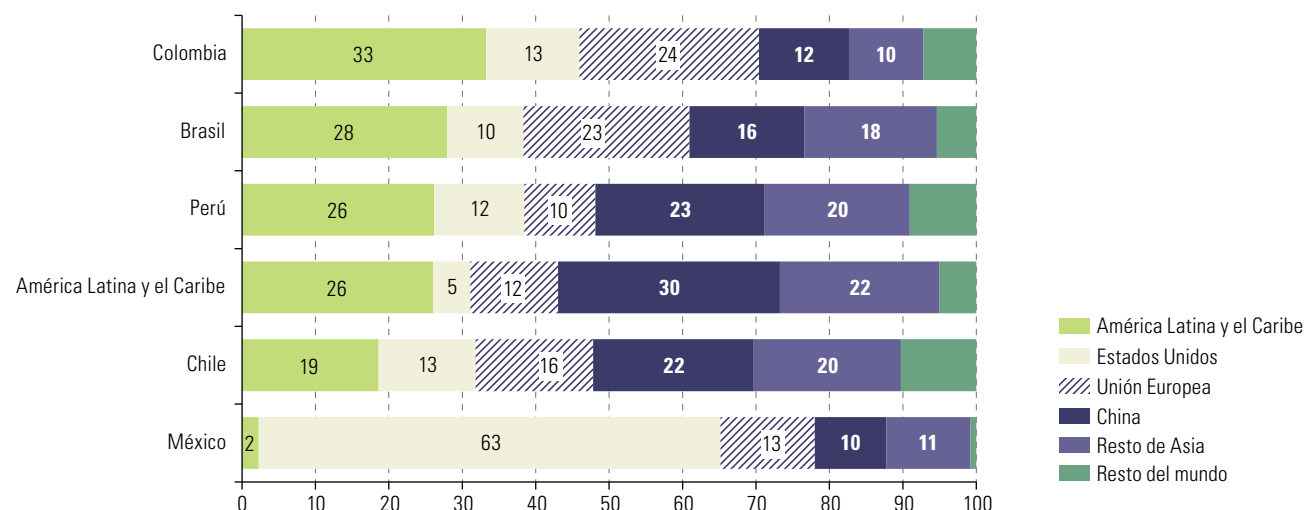
América Latina y el Caribe y países seleccionados: distribución del comercio de vehículos y autopartes, por origen y destino, promedio de 2019-2021

(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://comtrade.un.org/>.

La información disponible sobre 18 países de la región revela que, en 2017, México y el Brasil representaban el 86% del PIB automotriz regional. La Argentina aportaba un 9% adicional, mientras que los otros 15 países daban cuenta del 5% restante. Cabe señalar que, si bien el PIB automotor de México en 2017 era 2,3 veces superior al del Brasil, sus exportaciones en el período 2019-2021 fueron nueve veces superiores. Esto demuestra que, mientras la industria automotriz mexicana está claramente orientada a la exportación, la brasileña se dirige principalmente al mercado local. En cuanto al peso del sector automotriz en el PIB manufacturero de cada país, México registra el porcentaje más alto (19,8%), a gran distancia del Brasil y la Argentina (véase el cuadro II.7). La participación de la industria automotriz en el PIB manufacturero mexicano solo es inferior a la de la industria alimentaria (AMIA/INEGI, 2018).

Cuadro II.7

América Latina (18 países): caracterización de la industria automotriz a partir de los índices de Rasmussen y de Hirschman e indicadores seleccionados, 2017^a

	Tipificación del sector	Valor del PIB automotor (En millones de dólares)	Participación en el PIB total	Participación en el PIB manufacturero (En porcentajes)	Empleo total (En número de puestos de trabajo)	Relación EI/ED ^b
México	Clave	44 180	4,0	19,8	989 000	5
Brasil	Clave	19 512	1,1	7,1	588 796	3
Argentina	Clave	6 751	1,3	4,6	184 130	1
Colombia	Poco encadenado	771	0,3	1,9	42 402	2
Otros 14 países ^c	...	2 684	2,9	1,2	106 683	1
América Latina (18 países)	...	73 898	1,5	8,3	1 911 011	4

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la matriz de insumo-producto mundial de 2017, preparada por el Banco Asiático de Desarrollo (BasD), la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) y la CEPAL.

^a En el caso de México, los datos corresponden a alrededor de 2021.

^b Mide la cantidad de puestos de trabajo indirectos (EI) generados por cada puesto de trabajo directo (ED) asociado a las exportaciones.

^c Incluye a Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Costa Rica, el Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, el Paraguay, el Perú, la República Dominicana, el Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

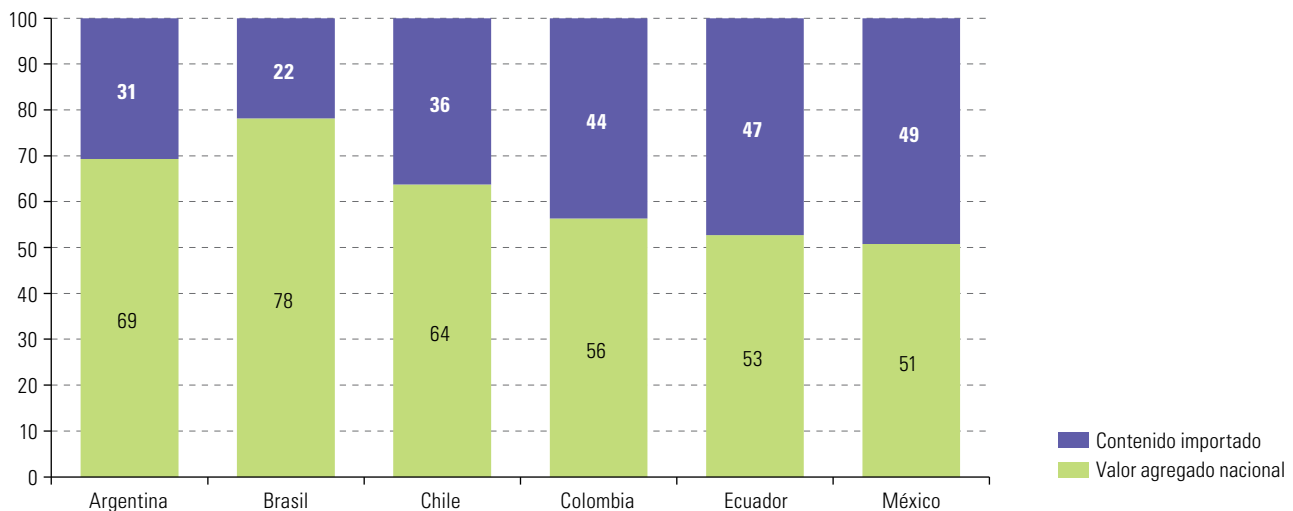
La producción de vehículos requiere un conjunto de bienes intermedios, tanto nacionales como importados (piezas y partes, motores, componentes electrónicos y productos de caucho y plástico, entre otros). A su vez, los productos de la industria

automotriz son demandados por otros sectores, especialmente el transporte de pasajeros y de carga, la minería y la agricultura. En consecuencia, en México, el Brasil y la Argentina esta industria se considera clave por sus elevados encadenamientos hacia adelante y hacia atrás. En promedio, la industria automotriz en la región genera cuatro puestos de trabajo indirectos por cada puesto de trabajo directo vinculado con las exportaciones (esta cifra aumenta a cinco en el caso de México).

En lo que respecta a la composición del valor agregado de las exportaciones de vehículos y autopartes, el Brasil (78%), la Argentina (69%) y Chile (64%) son los países de la región con mayor contenido nacional en sus exportaciones, seguidos por Colombia, el Ecuador y México. En estos seis países, el peso del valor agregado local se encuentra entre el 51% y el 78% (véase el gráfico II.11), un hecho indicativo de la gran importancia de los encadenamientos locales en la producción de vehículos. En el caso de México, la mitad de cada dólar exportado corresponde a insumos importados, lo que refleja su estrecha vinculación con las cadenas productivas norteamericanas en ese sector.

Gráfico II.12

América Latina (6 países): composición de las exportaciones brutas del sector automotor, según valor agregado nacional e insumos importados incorporados, 2017
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la matriz de insumo-producto mundial de 2017, preparada por el Banco Asiático de Desarrollo (BAsD), la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) s y la CEPAL.

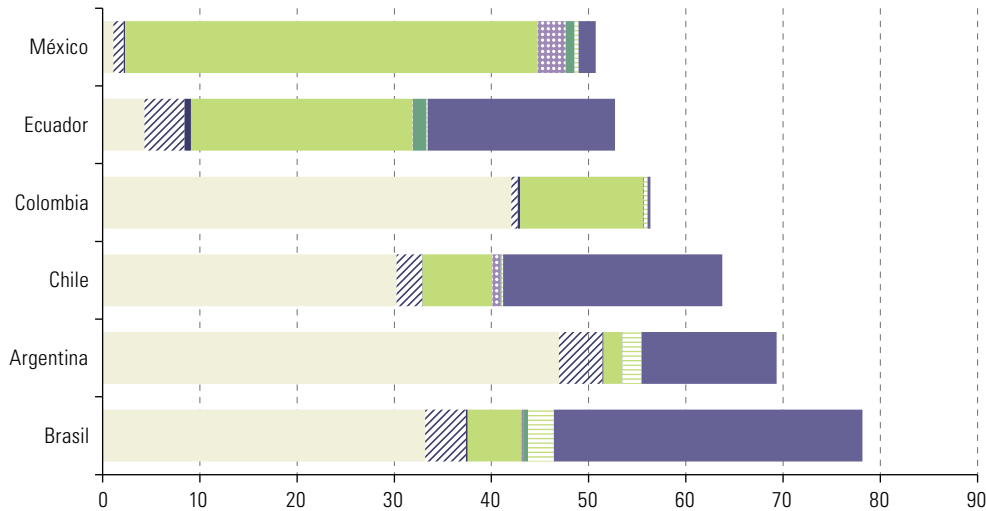
En los países analizados, el análisis por destinos del valor agregado nacional exportado en el sector automotor muestra dos patrones. Por una parte, la Argentina, el Brasil, Chile y Colombia orientan sus exportaciones mayoritariamente hacia América Latina y el Caribe y, por otra parte, el Ecuador y, en especial, México dirigen sus envíos sobre todo a los Estados Unidos (véase el gráfico II.13A). Este patrón se repite al analizar el origen de los componentes importados que se incorporan en las exportaciones. La Argentina, el Brasil, Chile y Colombia adquieren esos componentes principalmente en la región, mientras que el Ecuador y, sobre todo, México los importan desde los Estados Unidos (véase el gráfico II.13B). La relación de los seis países de la región con China, el resto de Asia, Europa y otros socios es reducida. En el caso de China, esto se debe a que el año de referencia de la matriz analizada es 2017; desde entonces, las relaciones comerciales entre la región y ese país se han intensificado².

² En los últimos años, China ha aumentado su participación en el consumo aparente de la industria regional, particularmente como proveedor de insumos intermedios para un conjunto de industrias entre las que se encuentran la metalmecánica, la electrónica y la automotriz (Durán Lima y Herreros, 2022).

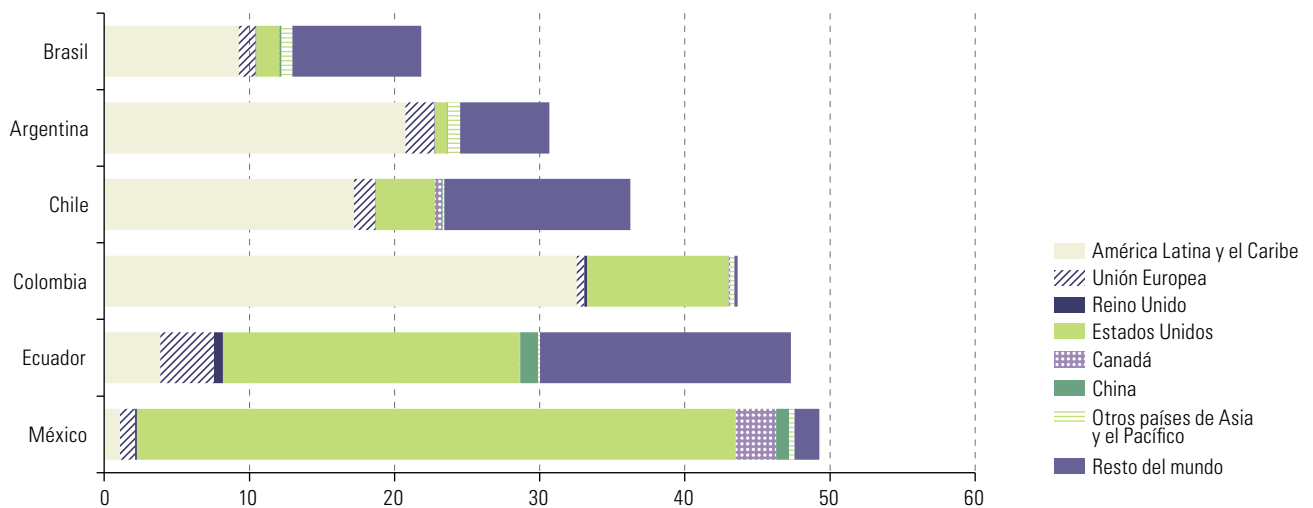
Gráfico II.13

América Latina (6 países): distribución de las exportaciones brutas del sector automotor según el valor agregado nacional e importado, por socios, 2017
(En porcentajes)

A. Destino del valor agregado nacional



B. Origen del valor agregado importado

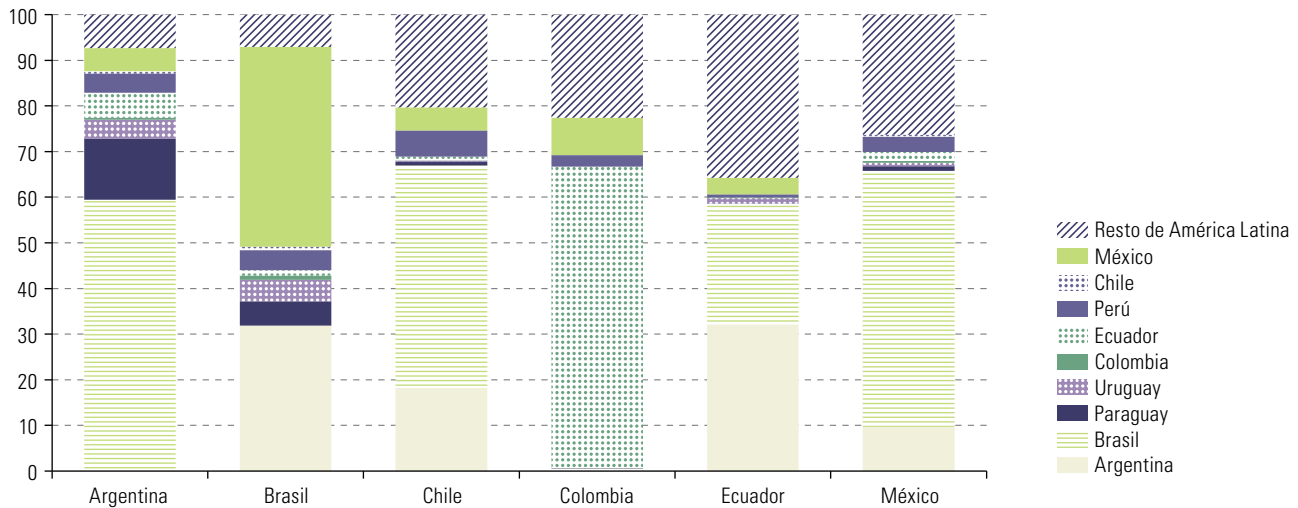


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la matriz de insumo-producto mundial de 2017, preparada por el Banco Asiático de Desarrollo (BAsD), la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) y la CEPAL.

Al analizar la distribución por país de destino del valor agregado nacional exportado a la región por los países seleccionados, se aprecia que los vínculos de mayor intensidad se registran entre la Argentina y el Brasil, así como también entre Colombia y el Ecuador (véase el gráfico II.14). Si bien el Brasil recibe el 56% del valor agregado nacional exportado por México a la región, estos envíos son muy reducidos en términos de monto, ya que solo el 2% del valor agregado nacional incorporado en las exportaciones automotrices de México se dirige a América Latina y el Caribe.

Gráfico II.14

América Latina (6 países): distribución por país de destino del valor agregado local exportado a América Latina y el Caribe en el sector automotor, 2017
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la matriz de insumo-producto mundial de 2017, preparada por el Banco Asiático de Desarrollo (BASD), la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) y la CEPAL.

A nivel mundial, la industria automotriz atraviesa por un acelerado proceso de cambios marcado por la transición hacia la electromovilidad. China es el líder mundial en el ámbito de la electrificación del transporte público, mientras que varios países desarrollados han establecido metas ambiciosas en lo que respecta a la electrificación de sus parques automovilísticos. A estos esfuerzos, liderados inicialmente por países europeos, se han sumado con fuerza los Estados Unidos. Dado que este país absorbe el 87% de las exportaciones automotrices de México, este deberá adaptar rápidamente su industria a la creciente demanda estadounidense de vehículos y componentes eléctricos (Montoya, 2022).

En la región, los principales esfuerzos en materia de electromovilidad se han concentrado en la descarbonización del transporte público. De ese modo, varias ciudades (como Santiago, Bogotá, Ciudad de México, Buenos Aires y São Paulo, entre otras) están renovando sus flotas de autobuses convencionales, reemplazándolos por nuevas unidades eléctricas o híbridas. Este proceso se está desarrollando con una gran dependencia de las importaciones, en especial de las provenientes de China, a pesar de que la Argentina, el Brasil, Colombia y México se cuentan entre los principales 20 productores mundiales de autobuses (Durán Lima y Herreros, 2022). En su conjunto, los países de la región son importadores netos de productos intermedios elaborados y semielaborados que se utilizan en la fabricación de autobuses eléctricos. Entre dichos productos, destacan las baterías de ion de litio, pese a que la Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de) y Chile concentran casi el 60% de los recursos mundiales de litio. Esta situación limita en gran medida el desarrollo de una industria regional de vehículos eléctricos. Así pues, la coordinación de las políticas e inversiones en torno a la cadena de valor del litio podría generar importantes capacidades productivas y tecnológicas en la región en el sector de la electromovilidad, y respaldaría el gran impulso para la sostenibilidad propuesto por la CEPAL.

2. Alimentos, bebidas y tabaco

En los últimos 20 años, el valor en dólares corrientes de las exportaciones regionales de alimentos, bebidas y tabaco prácticamente se ha quintuplicado, al alcanzar un promedio anual de casi 93.000 millones de dólares en el trienio 2019-2021 (véase el

cuadro II.8). Dado que las importaciones de este sector han crecido menos durante este siglo, el superávit comercial de la región se multiplicó por siete, hasta acercarse a los 42.000 millones de dólares como promedio entre 2019 y 2021. No obstante, se observan situaciones diferenciadas a nivel subregional. América del Sur es ampliamente superavitaria, un indicio de sus abundantes recursos agropecuarios. Por su parte, Centroamérica se ubica en una posición bastante equilibrada, mientras que la subregión del Caribe es persistentemente deficitaria. Al mismo tiempo, dos terceras partes de las exportaciones regionales provienen de América del Sur. De hecho, el Brasil y la Argentina concentran casi la mitad de la producción y los envíos totales de la región. México también es un actor relevante, con una participación del 20% en las exportaciones totales y en la producción agroalimentaria regional (véase el gráfico II.15).

Cuadro II.8

América Latina y el Caribe: comercio de alimentos, bebidas y tabaco, promedios de 2000-2002 y 2019-2021
(En millones de dólares)

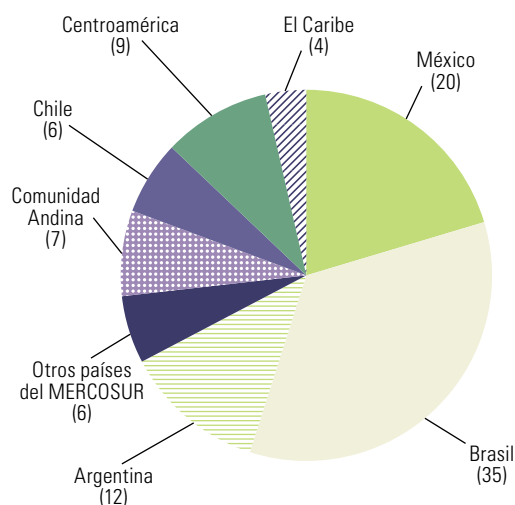
País/subregión/región	Exportaciones		Importaciones		Saldo comercial	
	2000-2002	2019-2021	2000-2002	2019-2021	2000-2002	2019-2021
América Latina y el Caribe	19 585	92 752	14 007	50 491	5 578	42 261
América Latina	17 905	89 440	11 914	44 413	5 990	45 027
América del Sur	13 293	61 890	5 181	22 525	8 113	39 365
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	10 468	49 006	3 283	10 136	7 185	38 870
Argentina	3 379	11 493	661	1 257	2 718	10 236
Brasil	6 099	32 046	1 421	6 214	4 678	25 832
Paraguay	146	2 008	145	689	1	1 319
Uruguay	506	3 301	193	891	313	2 409
Comunidad Andina	1 435	6 919	1 233	6 528	202	391
Alianza del Pacífico	5 556	29 279	6 694	23 999	-1 138	5 280
Chile	1 391	5 965	665	5 861	726	104
México	3 265	18 891	5 113	13 344	-1 848	5 547
Centroamérica	1 346	8 659	1 620	8 544	-275	115
El Caribe	1 680	3 312	2 093	6 078	-413	-2 766

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

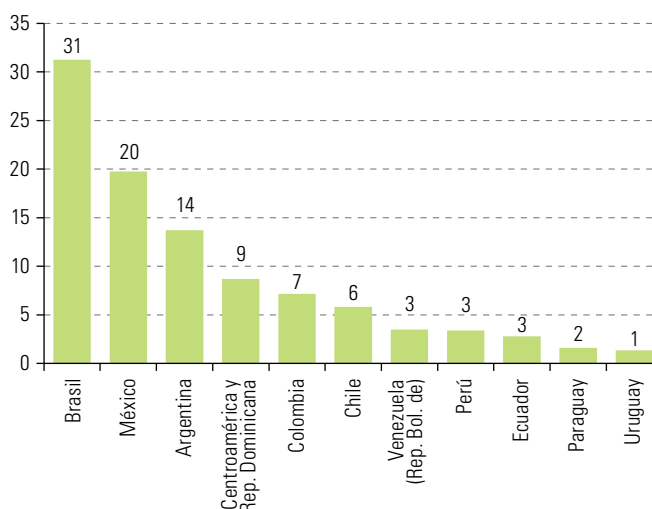
Gráfico II.15

América Latina y el Caribe: principales países exportadores y productores de alimentos, bebidas y tabaco, promedio de 2019-2021 y 2017
(En porcentajes)

A. Valor de las exportaciones (2019-2021)



B. Producción (2017)

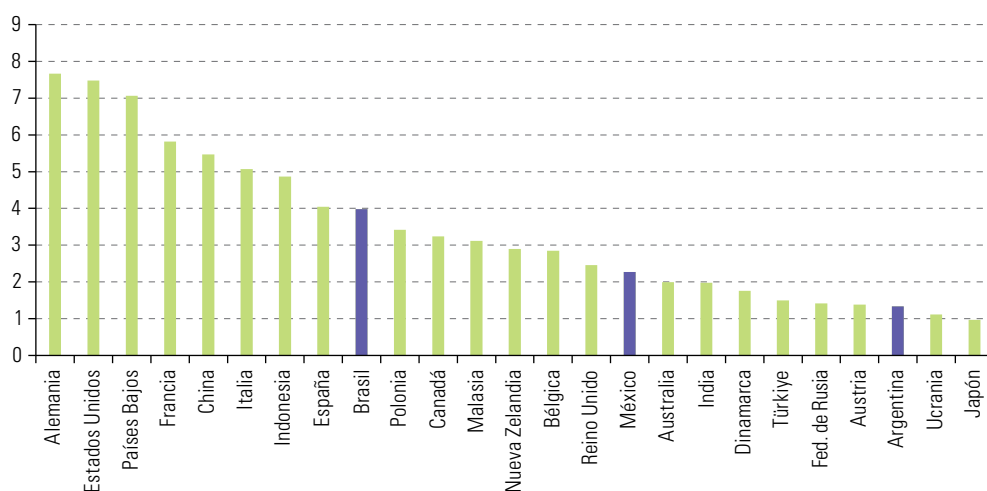


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/> y Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI), UNIDO Data Portal [en línea] <https://stat.unido.org/>.

En 2021, el Brasil ocupó el noveno lugar como exportador mundial de alimentos, bebidas y tabaco (quinto si la Unión Europea se considera como una sola entidad), con una participación del 4% en las exportaciones totales de ese sector. Entre los 25 principales exportadores mundiales se situaron también México y la Argentina, en los puestos 16 y 23, respectivamente (véase el gráfico II.16). El Brasil y la Argentina son grandes proveedores de carne, cereales, frutas procesadas y aceites vegetales, mientras que México destaca en la exportación de preparados alimenticios y artículos de confitería y es el principal exportador mundial de cerveza (Ramírez Hernández y Avitia Rodríguez, 2021). A diferencia del Brasil y la Argentina, que tradicionalmente han mantenido un superávit comercial en el sector de alimentos, bebidas y tabaco, a partir de 2016 México pasó de tener un déficit a mostrar un superávit (Ramírez Hernández y Avitia Rodríguez, 2021). Este cambio obedeció al aumento de la productividad y la superficie sembrada de varios productos esenciales para la actividad agroindustrial, como los cereales, el aguacate, las bayas y la fruta fresca (Díaz, 2019).

Gráfico II.16

Mundo: 25 principales exportadores de alimentos, bebidas y tabaco, 2021
(En porcentajes de las exportaciones mundiales)



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

En la industria de alimentos, bebidas y tabaco, la región alcanza su mayor superávit en el rubro de productos cárnicos (véase el gráfico II.17), que representó un tercio de sus exportaciones totales entre 2019 y 2021. Otros superávits relevantes se registran en azúcar y productos de confitería (16% de las exportaciones totales) y en bebidas (14% de las exportaciones totales). En el segmento de las carnes, el principal exportador es el Brasil (58% del total), mientras que la Argentina, el Paraguay y el Uruguay conjuntamente representan el 24% (véase el cuadro II.9). El Brasil es también el principal exportador regional de azúcar y productos de confitería (54% del total exportado por la región). De esta cifra, el 95% corresponde a azúcar. Por su parte, México es el principal exportador regional de bebidas (64% del total), y el 91% de sus envíos corresponde a bebidas alcohólicas (principalmente, cerveza y tequila). El segundo principal exportador regional de bebidas es Chile, con una participación del 15%, y casi la totalidad de sus envíos son bebidas alcohólicas (en especial, vino). Al igual que la mayoría de los países que la integran, la región registra déficits comerciales en los sectores de lácteos, productos de panadería y pastelería, y otros alimentos elaborados.

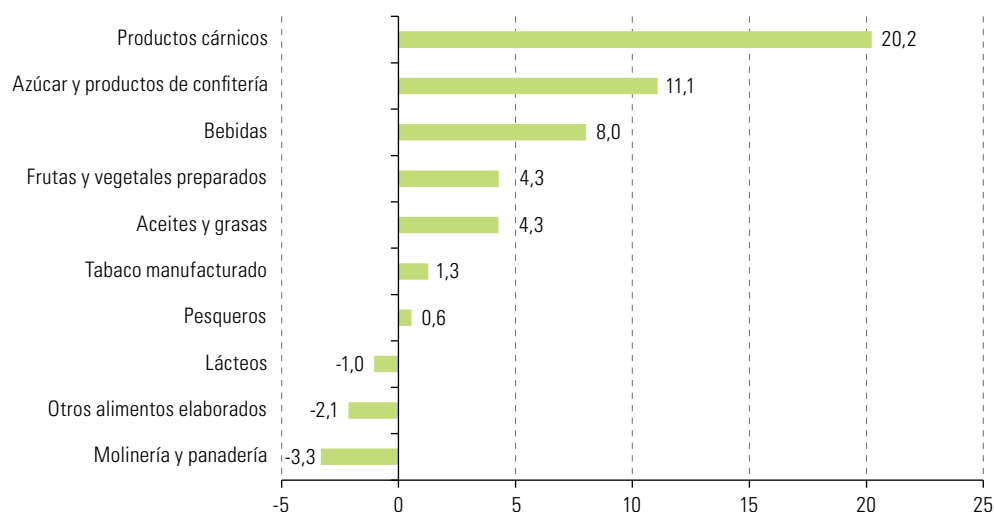


Gráfico II.17
América Latina y el Caribe:
saldos comerciales por
rubros de la industria
de alimentos, bebidas
y tabaco, promedio
2019-2021
(En miles de millones
de dólares)

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

Cuadro II.9

América Latina y el Caribe y países y agrupaciones seleccionados: comercio de alimentos, bebidas y tabaco según los principales grupos de productos, promedio de 2019-2021
(En millones de dólares)

Principales grupos de productos		Brasil	Argentina	México	Paraguay y Uruguay	Chile	Comunidad Andina	Centroamérica	El Caribe	América Latina y el Caribe
Exportaciones	Cárnicos	17 546	3 471	2 671	3 668	1 601	436	873	31	30 297
	Lácteos	22	284	50	356	46	13	256	9	1 036
	Pesqueros	39	9	84	4	165	1 418	351	14	2 084
	Molinería y panadería	956	247	405	55	93	130	235	99	2 220
	Azúcar y productos de confitería	8 219	410	2 677	85	84	927	2 273	529	15 204
	Frutas y vegetales preparados	1 986	707	3 250	276	1 161	781	1 259	187	9 607
	Bebidas	172	842	8 083	89	1 928	87	758	619	12 578
	Tabaco manufacturado	112	0	13	51	68	4	287	1302	1 837
	Aceites y grasas	1 544	4 839	263	589	345	1 688	910	48	10 226
	Otros alimentos elaborados	1 450	682	1 395	136	474	1 435	1 458	474	7 504
Todos los productos	32 046	11 493	18 891	5 308	5 965	6 919	8 659	3 312	92 593	
Importaciones	Cárnicos	306	130	4 333	287	1 876	617	1 383	1140	10 072
	Lácteos	152	11	567	36	252	119	635	302	2 074
	Pesqueros	189	103	143	27	200	383	159	330	1 534
	Molinería y panadería	1 156	314	2 129	64	467	698	433	278	5 539
	Azúcar y productos de confitería	257	93	998	210	504	753	744	562	4 121
	Frutas y vegetales preparados	911	110	1 525	175	406	508	1 162	530	5 327
	Bebidas	739	83	780	297	518	542	817	788	4 564
	Tabaco manufacturado	31	47	1	36	11	135	99	205	565
	Aceites y grasas	1 326	71	1 230	140	634	1 325	823	417	5 966
	Otros alimentos elaborados	1 147	296	1 639	307	994	1 446	2 289	1525	9 643
Todos los productos	6 214	1 257	13 344	1 580	5 861	6 528	8 544	6 079	49 407	
Saldo comercial	Cárnicos	17 240	3 341	-1 662	3 381	-275	-181	-510	-1 109	20 225
	Lácteos	-130	273	-517	320	-206	-106	-379	-293	-1 038
	Pesqueros	-150	-94	-59	-23	-35	1 035	192	-316	550
	Molinería y panadería	-200	-67	-1 724	-9	-374	-568	-198	-179	-3 319
	Azúcar y productos de confitería	7 962	317	1 679	-125	-420	174	1 529	-33	11 083
	Frutas y vegetales preparados	1 075	597	1 725	101	755	273	97	-343	4 280
	Bebidas	-567	759	7 303	-208	1 410	-455	-59	-169	8 014
	Tabaco manufacturado	81	-47	12	15	57	-131	188	1 097	1 272
	Aceites y grasas	218	4 768	-967	449	-289	363	87	-369	4 260
	Otros alimentos elaborados	303	386	-244	-171	-520	-11	-831	-1 051	-2 139
Todos los productos	25 832	10 236	5 547	3 728	104	391	115	-2 767	43 186	

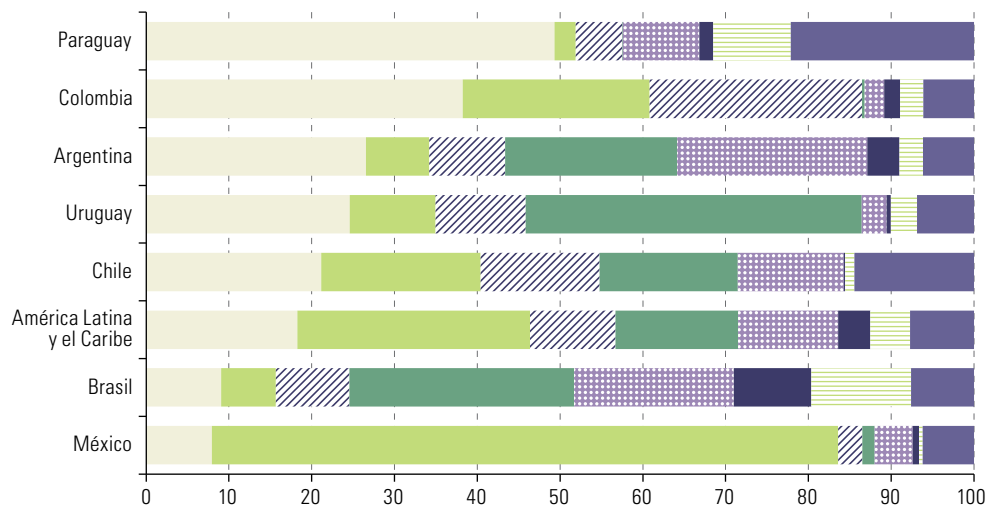
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/> y estadísticas espejo para Antigua y Barbuda, Bahamas, Cuba, Dominica, Granada, Haití, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas y Santa Lucía.

Las exportaciones regionales de alimentos, bebidas y tabaco muestran una considerable diversificación por mercados de destino. Los dos principales son los Estados Unidos, con una participación del 28%, y la propia región (18%), mientras que China, el resto de Asia y la Unión Europea también presentan participaciones relevantes (véase el gráfico II.18A). Se observa una importante heterogeneidad entre los distintos países. Al igual que en otros sectores, el grueso de las exportaciones mexicanas se destina a los Estados Unidos, mientras que China se ha convertido en el principal mercado para el Brasil y el Uruguay. En el caso de las importaciones regionales, sus principales orígenes son la propia región y los Estados Unidos, que conjuntamente representan el 71% del total (véase el gráfico II.19B). Entre los principales exportadores de la región, México es el único país cuyo principal proveedor de alimentos, bebidas y tabaco no es la región, sino los Estados Unidos.

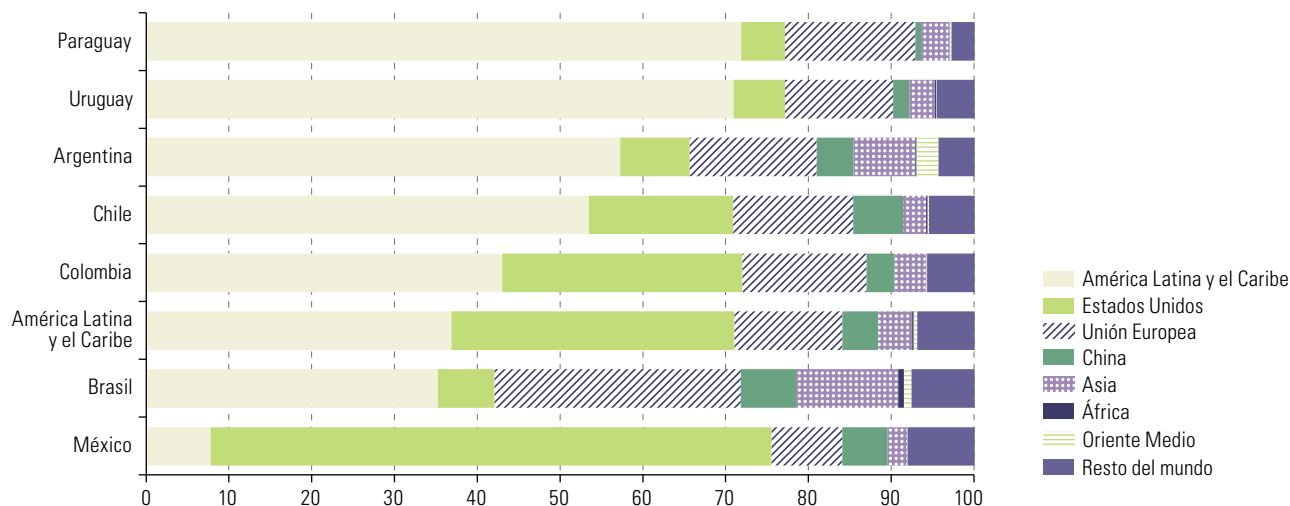
Gráfico II.18

América Latina y el Caribe y países seleccionados: distribución del comercio de alimentos, bebidas y tabaco por origen y destino, promedio de 2019-2021 (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://comtrade.un.org/>.

El sector de alimentos, bebidas y tabaco alcanza participaciones de dos dígitos en el PIB total y en el PIB manufacturero en toda América Latina (véase el cuadro II.10). Debido a sus elevados encadenamientos, tanto hacia adelante como hacia atrás, se considera un sector clave en todos los países; está altamente encadenado hacia atrás con varios otros sectores económicos, además de la agricultura y la producción pecuaria. Entre ellos, destacan las industrias del plástico y el papel y cartón, así como la industria química y farmacéutica, en los segmentos de combustibles, fertilizantes y plaguicidas. Asimismo, la producción agroalimentaria requiere de una gran variedad de servicios como el transporte y otros servicios profesionales (agrónomos, ingenieros de alimentos o especialistas en control de plagas, entre otros). Destaca también la elevada proporción de empleos indirectos generada por cada empleo directo, que fluctúa entre dos y seis y alcanza un promedio de tres.

Cuadro II.10

América Latina (18 países): caracterización de la industria de alimentos, bebidas y tabaco a partir de los índices de Rasmussen y de Hirschman e indicadores seleccionados, 2017 y 2018

	Tipificación del sector	Participación en el PIB (En porcentajes)	Participación en el PIB manufacturero (En porcentajes)	Propensión a exportar ^a	Empleo total (En número de puestos de trabajo) (2018)	Relación EI/ED ^b
Brasil	Clave	12,2	18,6	17,0	1 789 353	4
México	Clave	19,0	22,0	8,7	1 384 115	2
Argentina	Clave	17,5	20,5	22,2	639 289	3
Chile	Clave	15,7	34,2	32,7	271 266	2
Uruguay	Clave	17,6	38,2	46,6	72 925	2
Paraguay	Clave	30,1	41,9	42,6	60 859	6
Colombia	Clave	17,4	27,4	9,8	824 184	3
Ecuador	Clave	19,8	36,0	30,7	242 366	5
Perú	Clave	12,0	23,1	19,0	397 020	3
Bolivia (Estado Plurinacional de)	Clave	21,3	32,9	27,6	152 221	5
Venezuela (República Bolivariana de)	Clave	10,5	19,0	...	491 975	5
Otros 7 países ^c	Clave	19,1	36,5	20,3	1 017 128	3
América Latina (18 países)	Clave	15,5	22,6	16,4	7 600 704	3

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la matriz de insumo-producto mundial de 2017, preparada por el Banco Asiático de Desarrollo (BASD), la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) y la CEPAL.

^a Mide la proporción de la producción que se destina a la exportación.

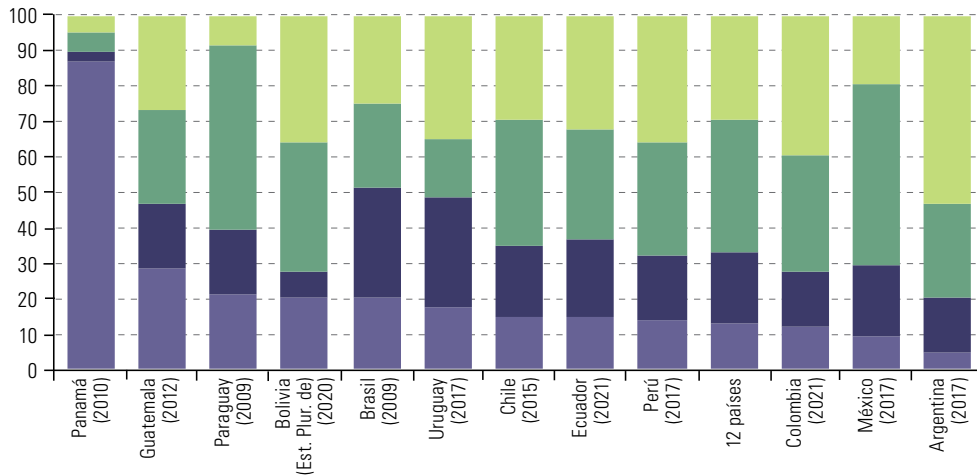
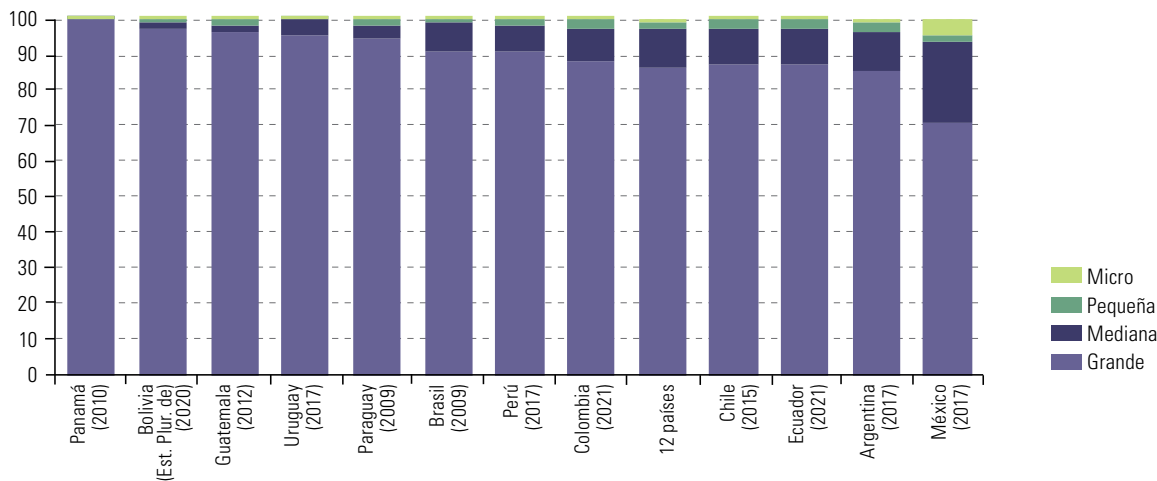
^b Mide la cantidad de puestos de trabajo indirectos (EI) generados por cada puesto de trabajo directo (ED) asociado a las exportaciones.

^c Incluye a Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y la República Dominicana.

Comparada con el sector automotor, la industria de alimentos, bebidas y tabaco crea muchos más empleos, ya que, a diferencia de aquel, se trata de un sector relevante en toda la región. Entre el 30% y casi el 50% de la producción en este ámbito se destina a los mercados externos en economías agroexportadoras relativamente pequeñas como Chile, el Ecuador, el Paraguay y el Uruguay. Según los microdatos disponibles sobre 12 países de la región entre 2009 y 2021, existen marcadas diferencias entre las empresas exportadoras de distintos tamaños en lo que respecta a su participación en las exportaciones del sector de alimentos, bebidas y tabaco. En efecto, el 87% de las exportaciones corresponde a empresas de gran tamaño, pese a que estas solo representan, de promedio, el 13% del conjunto de empresas exportadoras (véase el gráfico II.19). Esta situación pone de relieve que la distribución de los beneficios de la actividad exportadora es muy asimétrica, ya que se concentran en un grupo reducido de empresas de gran tamaño y alta productividad.

Gráfico II.19

América Latina y el Caribe (12 países): estructura por agentes del sector exportador de alimentos bebidas y tabaco, 2009 a 2021
(En porcentajes)

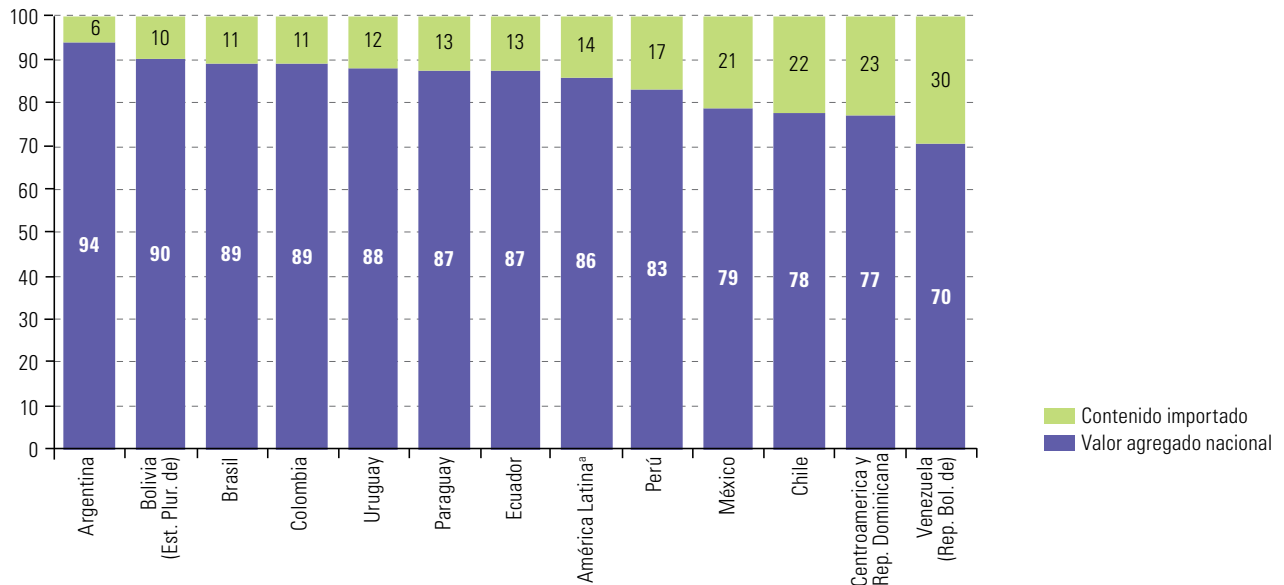
A. Distribución de las empresas exportadoras por tamaño**B. Distribución del valor exportado según tamaño de las empresas exportadoras**

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de microdatos de aduanas de los países.

El sector de alimentos, bebidas y tabaco requiere menos insumos importados que otros sectores industriales, como el automotor y el de química y farmacia. Así pues, en promedio, 8,6 de cada 10 dólares exportados por la región en este sector corresponden al valor agregado incorporado en el país exportador, mientras que solo 1,4 dólares corresponden al contenido importado. A excepción de Chile y la República Bolivariana de Venezuela, las mayores proporciones de valor agregado nacional se observan en los países de América del Sur (véase el gráfico II.20).

Gráfico II.20

América Latina: composición de las exportaciones brutas del sector alimentos, bebidas y tabaco según el valor agregado nacional y los insumos importados incorporados, 2017 (En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la matriz de insumo-producto mundial de 2017, preparada por el Banco Asiático de Desarrollo (BAAsD), la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) y la CEPAL.

^a Doce países que se nombran en el gráfico y Centroamérica (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua).

3. Química y farmacia

El sector de química y farmacia genera una amplia variedad de productos. Algunos de ellos son de consumo final (como los productos de limpieza, los medicamentos y los cosméticos), mientras que otros son insumos esenciales para diversas actividades económicas (combustibles, productos químicos básicos, abonos y desinfectantes, entre otros). Dada su importancia como proveedor de insumos intermedios, este sector desempeña un papel decisivo en el desarrollo industrial de la región.

En el trienio 2019-2021, las exportaciones regionales del sector de química y farmacia alcanzaron un promedio de 55.000 millones de dólares anuales, y duplicaron su valor en dólares corrientes respecto del período 2000-2002. Por su parte, las importaciones regionales se cuadruplicaron entre ambos trienios, con lo que el déficit comercial promedio se multiplicó por seis y terminó superando los 150.000 millones de dólares en el período 2019-2021 (véase el cuadro II.11). Todas las subregiones y casi todos los países de América Latina y el Caribe registran un déficit comercial en este sector. La única excepción es Trinidad y Tabago, que ha logrado desarrollar una importante industria petroquímica basada en sus abundantes reservas de petróleo y gas natural. Con escasas excepciones nacionales, el déficit regional en el sector de química y farmacia se reproduce en todos sus subsectores (véase el cuadro II.12).

Cuadro II.11

América Latina y el Caribe: valor de las exportaciones del sector de química y farmacia, promedios de 2000-2002 y 2019-2021
(En millones de dólares)

País/subregión/región	Exportaciones		Importaciones		Saldo comercial	
	2000-2002	2019-2021	2000-2002	2019-2021	2000-2002	2019-2021
América Latina y el Caribe	25 740	52 516	49 059	201 382	-25 482	-152 631
América Latina	23 121	48 034	46 787	194 209	-23 666	-146 174
América del Sur	16 096	31 380	25 968	114 472	-9 873	-83 092
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	12 419	19 446	18 892	73 930	-6 473	-54 484
Argentina	2 870	3 415	3 447	11 665	-577	-8 251
Brasil	3 896	14 359	12 089	56 002	-8 193	-41 643
Venezuela (República Bolivariana de)	5 511	1 059	2 261	1 360	3 250	-300
Comunidad Andina	2 479	7 889	5 016	29 242	-2 536	-21 352
Colombia	1 694	4 180	2 538	12 371	-844	-8 191
Ecuador	311	1 044	924	6 786	-613	-5 742
Perú	450	2 490	1 236	7 403	-786	-4 913
Alianza del Pacífico	9 070	21 462	19 446	85 991	-10 376	-64 530
Chile	1 198	4 044	2 061	11 300	-863	-7 256
México	5 729	10 748	13 611	54 917	-7 882	-44 169
Centroamérica	1 035	5 029	4 783	20 176	-3 748	-15 147
El Caribe	2 881	5 361	4 697	11 818	-1 816	-6 457
Comunidad del Caribe (CARICOM)	2 619	4 482	2 272	7 173	346	-2 691
Trinidad y Tabago	2 221	3 421	298	954	1 923	2 467
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)	100	126	236	526	-136	-400

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/> y estadísticas espejo para Antigua y Barbuda, las Bahamas, Cuba, Dominica, Granada, Haití, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía y Venezuela (República Bolivariana de).

Cuadro II.12

América Latina y el Caribe (países seleccionados): comercio del sector de química y farmacia según los principales grupos de productos, promedio de 2019-2021
(En millones de dólares)

	Principales grupos de productos	Brasil	México	Argentina	Colombia	Chile	Perú	Trinidad y Tabago	Ecuador
Exportaciones	Combustibles	6 076	2 092	615	2 203	472	1 562	596	943
	Otros derivados del petróleo	801	56	3	111	24	6	2	3
	Productos químicos básicos	2 135	1 213	152	138	2 353	353	1 130	7
	Alcoholes y fenoles	1 348	30	65	19	256	105	1 091	11
	Tinturas, pigmentos y pinturas	360	544	52	96	36	132	13	10
	Abonos manufacturados	171	235	0	58	418	36	537	5
	Perfumería y cosméticos	541	1 872	170	451	67	61	2	4
	Productos de limpieza	194	837	106	131	12	58	18	14
	Productos químicos diversos	889	1 171	1 235	129	108	82	23	9
	Desinfectantes, fungicidas y herbicidas	343	367	267	408	72	28	7	9
	Productos farmacéuticos	1 501	2 244	749	437	226	68	4	30
Todos los productos	14 359	10 659	3 415	4 180	4 044	2 490	3 421	1 044	
Importaciones	Combustibles	11 875	24 128	1 896	3 259	4 267	2 801	413	2 091
	Otros derivados del petróleo	1 528	3 790	251	955	150	68	17	1 441
	Productos químicos básicos	10 441	5 460	2 274	1 226	1 391	752	49	374
	Alcoholes y fenoles	1 289	853	141	281	105	137	6	44
	Tinturas, pigmentos y pinturas	1 294	2 365	429	420	340	287	34	153
	Abonos manufacturados	11 639	1 336	1 480	754	481	517	7	368
	Perfumería y cosméticos	443	1 188	359	428	882	433	72	273
	Productos de limpieza	371	561	253	163	300	183	48	108
	Productos químicos diversos	2 473	7 487	819	967	825	715	113	335
	Desinfectantes, fungicidas y herbicidas	3 876	861	663	423	379	290	22	303
	Productos farmacéuticos	10 772	6 887	3 100	3 495	2 180	1 221	174	1 297
Todos los productos	56 002	54 917	11 665	12 371	11 300	7 403	954	6 786	

Principales grupos de productos	Brasil	México	Argentina	Colombia	Chile	Perú	Trinidad y Tabago	Ecuador
	Saldo comercial							
Combustibles	-5 798	-22 036	-1 281	-1 056	-3 795	-1 239	182	-1 148
Otros derivados del petróleo	-727	-3 735	-248	-844	-125	-62	-15	-1 439
Productos químicos básicos	-8 306	-4 247	-2 122	-1 087	961	-399	1 081	-367
Alcoholes y fenoles	59	-823	-76	-262	151	-32	1 085	-33
Tinturas, pigmentos y pinturas	-933	-1 821	-377	-324	-304	-155	-21	-142
Abonos manufacturados	-11 468	-1 101	-1 479	-696	-63	-481	530	-363
Perfumería y cosméticos	97	683	-190	23	-816	-372	-69	-269
Productos de limpieza	-177	276	-147	-33	-288	-125	-30	-94
Productos químicos diversos	-1 585	-6 316	416	-838	-717	-633	-90	-326
Desinfectantes, fungicidas y herbicidas	-3 533	-494	-396	-15	-308	-262	-15	-294
Productos farmacéuticos	-9 271	-4 644	-2 351	-3 059	-1 954	-1 153	-170	-1 267
Todos los productos	-41 643	-44 258	-8 251	-8 191	-7 256	-4 913	2 467	-5 742

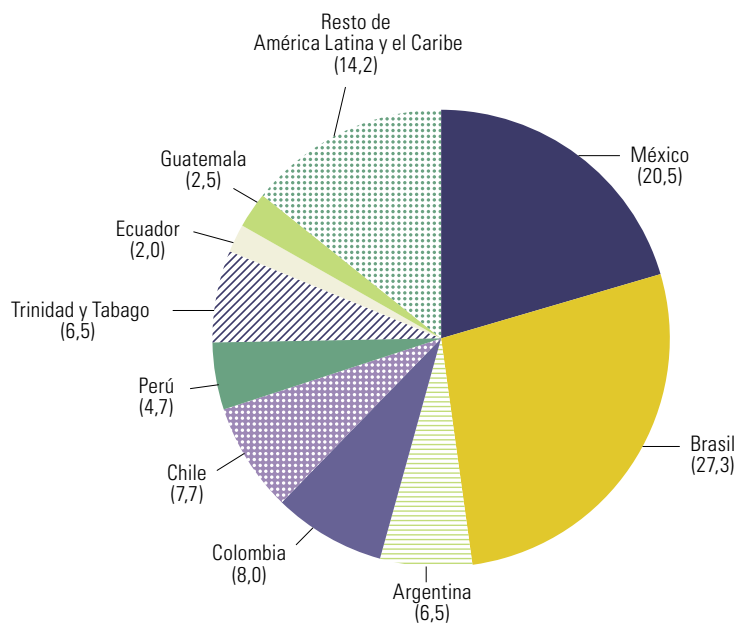
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/>.

El Brasil es el principal exportador regional en el sector de química y farmacia, con poco más de una cuarta parte de los envíos totales, seguido de México, con una quinta parte. Otros exportadores relevantes son la Argentina, Colombia y Chile (véase el gráfico II.21A). Solo el Brasil y México se encuentran entre los 30 principales exportadores mundiales del sector, en los puestos 29 y 30, respectivamente, con sendas participaciones en torno al 0,5%. En 2017, el Brasil, México y la Argentina concentraban tres cuartas partes de la producción regional del sector (véase el gráfico II.21B).

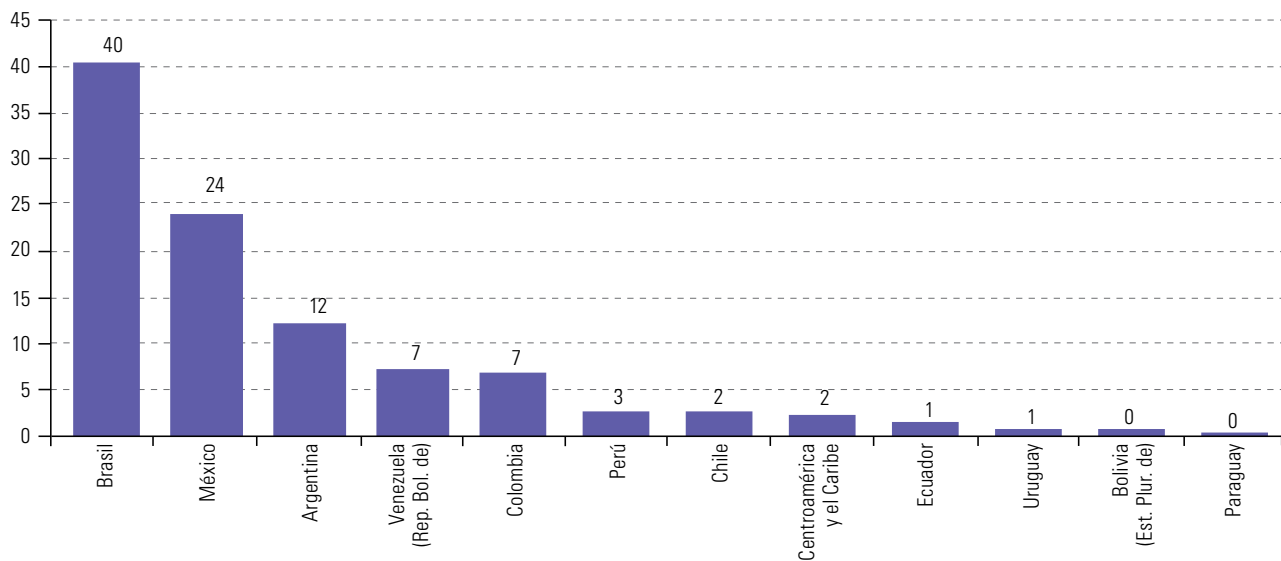
Gráfico II.21

América Latina y el Caribe: principales países exportadores y productores del sector de química y farmacia, promedio de 2019-2021 y 2017
(En porcentajes)

A. Valor de las exportaciones (2019-2021)



B. Producción (2017)



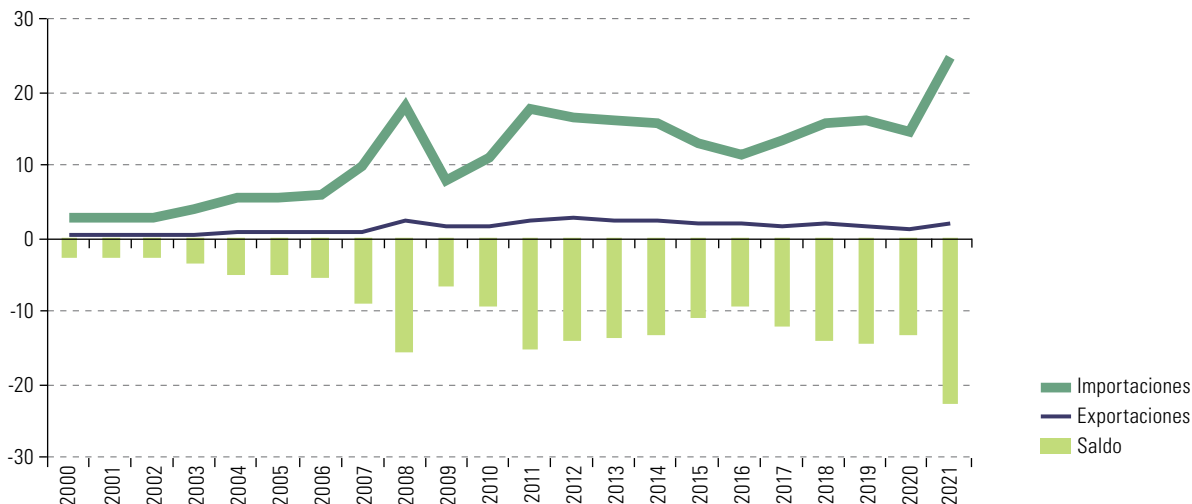
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/> y Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI), UNIDO Data Portal [en línea] <https://stat.unido.org/>.

Dentro del sector de química y farmacia, destaca el persistente déficit comercial que registra la región en el segmento de los productos farmacéuticos, que entre 2018 y 2020 alcanzó, en promedio, los 26.000 millones de dólares. En 2020, el valor de las importaciones farmacéuticas regionales casi quintuplicó el de las exportaciones, lo que refleja la gran dependencia del suministro extrarregional de principios activos y medicamentos con patentes vigentes (CEPAL, 2021a, págs. 111 a 114). La región también presenta un abultado déficit comercial en el ámbito de los fertilizantes químicos —insumos cruciales para la producción agrícola y, por ende, para la seguridad alimentaria y la capacidad exportadora (véase el gráfico II.22). La pandemia de COVID-19 y el conflicto en Ucrania han dejado en evidencia la vulnerabilidad de la región a raíz de su limitada capacidad actual para satisfacer su propia demanda en estos dos segmentos estratégicos del sector de química y farmacia.

Gráfico II.22

América Latina y el Caribe: comercio de fertilizantes químicos, 2000-2021^a

(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://comtrade.un.org/>.

^a Corresponde al capítulo 31 (Abonos) del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA).

En la región, el peso del sector de química y farmacia con respecto al PIB total y manufacturero alcanza el 1,4% y 9,1%, respectivamente (véase el cuadro II.13). Al tratarse de un sector intensivo en capital, genera un número mucho menor de puestos de trabajo directos que el sector de alimentos, bebidas y tabaco. Sin embargo, debido a sus importantes encadenamientos hacia adelante y hacia atrás, el sector de química y farmacia genera un promedio de cuatro puestos de trabajo indirectos por cada puesto de trabajo directo vinculado a las exportaciones. Así pues, el sector se considera clave en varios países de la región, especialmente en aquellos de mayor desarrollo industrial. La propensión a exportar de este sector llega, en promedio, al 12%, una cifra inferior a la del sector de alimentos, bebidas y tabaco (16%). De los países sobre los que se dispone de información, tan solo supera el 20% en Chile y el Uruguay.

Cuadro II.13

América Latina (18 países): caracterización del sector de química y farmacia a partir de los índices de Rasmussen y de Hirschman e indicadores seleccionados, 2017 y 2018

	Tipificación del sector	Participación en el PIB (En porcentajes)	Participación en el PIB manufacturero (En porcentajes)	Propensión a exportar ^a	Empleo total (En número de puestos de trabajo) (2018)	Relación EI/ED ^b
Brasil	Clave	1,5	11,9	9,1	613 394	5
México	Clave	1,2	6,4	15,7	299 191	3
Argentina	Clave	2,0	9,0	7,5	135 737	3
Venezuela (República Bolivariana de)	Clave	1,9	12,2	6,8	158 351	4
Colombia	Clave	1,5	12,3	11,7	131 454	7
Perú	Impulsor	0,8	6,0	12,4	55 249	13
Chile	Impulsor	1,0	8,2	24,1	46 693	2
Ecuador	Poco encadenado	1,3	8,3	15,3	30 272	2
Uruguay	Clave	1,5	11,5	27,5	14 555	1
Bolivia (Estado Plurinacional de)	Poco encadenado	2,0	10,7	7,3	12 276	3
Paraguay	Poco encadenado	1,0	4,9	15,1	39 622	1
Otros países ^c	...	0,8	5,9		107 189	1
América Latina (18 países)	...	1,4	9,1	11,7	1 643 983	4

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la matriz de insumo-producto mundial de 2017, preparada por el Banco Asiático de Desarrollo (BASD), la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) y la CEPAL.

^a Mide la proporción de la producción que se destina a la exportación.

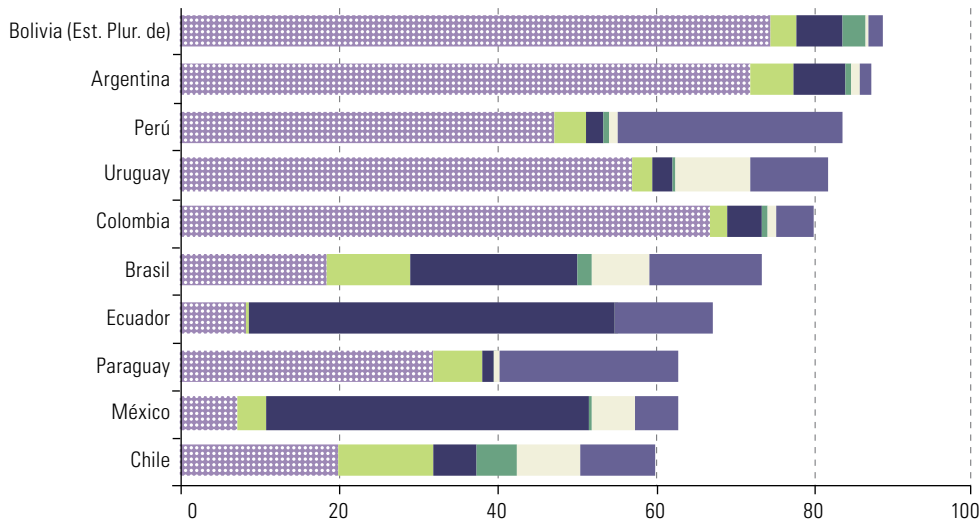
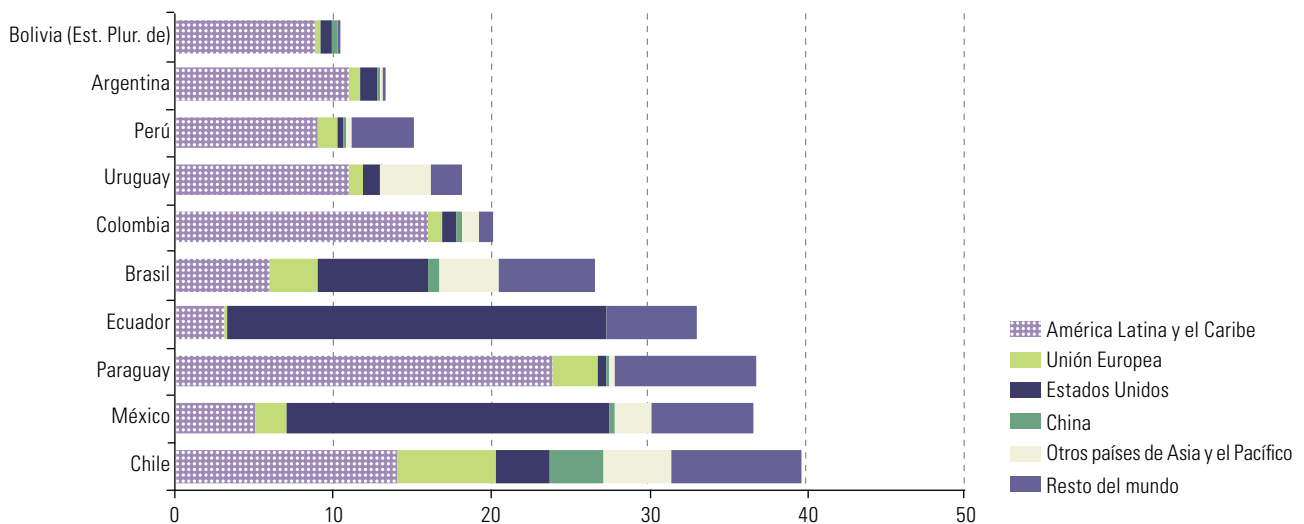
^b Mide la cantidad de puestos de trabajo indirectos (EI) generados por cada puesto de trabajo directo (ED) asociado a las exportaciones.

^c Incluye a Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y la República Dominicana.

En cuanto a la participación del sector química y farmacia en las cadenas de valor regionales, se observa una importante integración productiva entre los países de América del Sur, especialmente el Estado Plurinacional de Bolivia, la Argentina, Colombia, el Uruguay y el Perú. Estos países exportan una alta proporción de su valor agregado nacional al mercado regional, y una fracción mayoritaria del valor agregado importado incorporado en sus exportaciones también proviene de la región (véase el gráfico II.23). En cambio, las economías más grandes de la región, esto es, el Brasil y México, así como también el Ecuador, presentan una mayor integración productiva con los Estados Unidos en ambos sentidos.

Gráfico II.23

América Latina (10 países): distribución de las exportaciones brutas del sector química y farmacia según el valor agregado nacional e importado, por socios, 2017
(En porcentajes)

A. Destino del valor agregado nacional**B. Origen del valor agregado importado**

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la matriz de insumo-producto mundial de 2017, preparada por el Banco Asiático de Desarrollo (BAsD), la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) y la CEPAL.

C. Análisis del potencial exportador de manufacturas al mercado regional

En esta sección se presentan los principales resultados de un ejercicio de estimación del comercio intrarregional potencial de manufacturas para 13 países sobre los que se pudo obtener información completa acerca de sus exportaciones, desglosada por grandes sectores económicos, entre 2010 y 2021. Esta estimación se realizó para el conjunto de todas las manufacturas, así como para los tres sectores manufactureros analizados en detalle en el presente capítulo. Para ello, se utilizaron un modelo gravitacional estocástico y un conjunto de variables de control (nivel de producción del país exportador y socio, existencia de acuerdos comerciales y efectos fijos). Asimismo, mediante otro

modelo gravitacional se estimaron los efectos de un conjunto de variables (costos de transporte, marco institucional y existencia de acuerdos comerciales) en el nivel del comercio intrarregional de manufacturas. En el anexo II.A4 figuran las especificaciones técnicas de ambos modelos, así como las fuentes de datos empleadas.

En el cuadro II.14 se presentan las estimaciones del comercio intrarregional potencial de manufacturas para los 13 países incluidos en dicho ejercicio. En todos los casos se aprecia la existencia de una brecha considerable —de entre el 33% y el 46%— entre el valor de las exportaciones observadas y las potenciales. En promedio, el nivel actual de las exportaciones se ubica un 38% por debajo del valor predicho por el modelo. En términos absolutos, esto implica que se habrían dejado de exportar alrededor de 58.000 millones de dólares anuales, teniendo en cuenta las estructuras productivas y exportadoras existentes. A lo largo del período considerado, el coeficiente de comercio intrarregional de manufacturas alcanzó, de media, el 14%. Este coeficiente ascendería al 21% en un escenario en que los 13 países alcanzaran los niveles potenciales de exportaciones manufactureras predichos por el modelo. Si se excluye a México, cuyas exportaciones manufactureras se dirigen en más del 80% a los Estados Unidos, el coeficiente de comercio intrarregional ascendería del 30% al 41%.

Cuadro II.14

América Latina (13 países): exportaciones manufactureras intrarregionales observadas (promedio de 2019-2021) y potenciales

(En millones de dólares y porcentajes)

Países	Exportaciones intrarregionales de manufacturas				Coeficientes de comercio intrarregional ^a	
	Observadas (a)	Predichas (b)	Brecha absoluta (c)=(b)-(a)	Brecha relativa (d)=c/b*100	Observado (e)	Predicho (f)
Argentina	10 303	18 896	8 593	45,5	33,6	48,2
Bolivia (Estado Plurinacional de)	724	1 105	381	34,5	17,5	24,4
Brasil	29 778	44 459	14 681	33,0	26,1	34,5
Chile	7 819	12 948	5 129	39,6	20,2	29,6
Colombia	6 640	11 422	4 781	41,9	43,0	56,4
Costa Rica	3 004	4 707	1 703	36,2	33,6	44,2
Ecuador	2 010	3 267	1 257	38,5	37,4	49,2
El Salvador	2 819	4 219	1 400	33,2	51,2	61,1
Guatemala	4 506	6 891	2 385	34,6	55,7	65,8
México	14 457	24 502	10 046	41,0	3,5	5,8
Panamá	5 738	9 250	3 513	38,0	81,3	87,5
Perú	4 452	7 999	3 546	44,3	21,3	32,8
Uruguay	1 548	2 475	927	37,5	29,1	39,6
América Latina (13 países)	93 797	150 457	58 342	38,3	13,9	20,8
América Latina (sin incluir México)	79 341	125 955	48 297	37,8	30,0	40,8

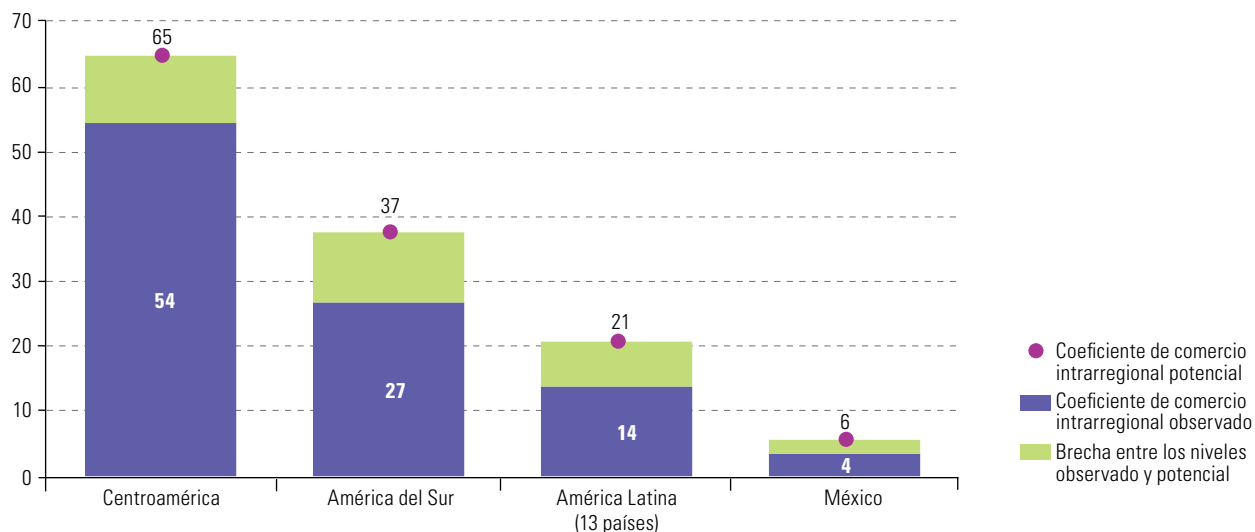
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/> y estimaciones de un modelo gravitacional estocástico.

^a El coeficiente corresponde a la razón entre las exportaciones de manufacturas destinadas a América Latina y las exportaciones totales de manufacturas.

Las estimaciones del comercio potencial a nivel de subregiones indican que el peso de América Latina en las exportaciones manufactureras de Centroamérica podría aumentar del 54% al 65% si se alcanzaran los niveles potenciales predichos por el modelo. Por su parte, en el caso de América del Sur, el coeficiente de comercio intrarregional ascendería del 27% al 37%. En el caso de México, el aumento del coeficiente de comercio intrarregional sería menor, dada su marcada orientación exportadora hacia el mercado estadounidense (véase el gráfico II.24). Estos resultados ponen de relieve la subutilización del mercado regional, que es altamente intensivo en insumos intermedios: 41% en el sector de alimentos, bebida y tabaco; 58% en vehículos y autopartes; y 94% en química y petroquímica (CEPAL, 2021b, cap. II). Las brechas existentes entre las exportaciones intrarregionales observadas y las potenciales alcanzan el 36% en el primero de dichos sectores, el 37% en el segundo y el 47% en el tercero (véase el gráfico II.25).

Gráfico II.24

América Latina (13 países), Centroamérica, América del Sur y México: coeficiente de comercio intrarregional de manufacturas observado (promedio de 2019-2021) y potencial^a
(En porcentajes de las exportaciones totales de manufacturas)



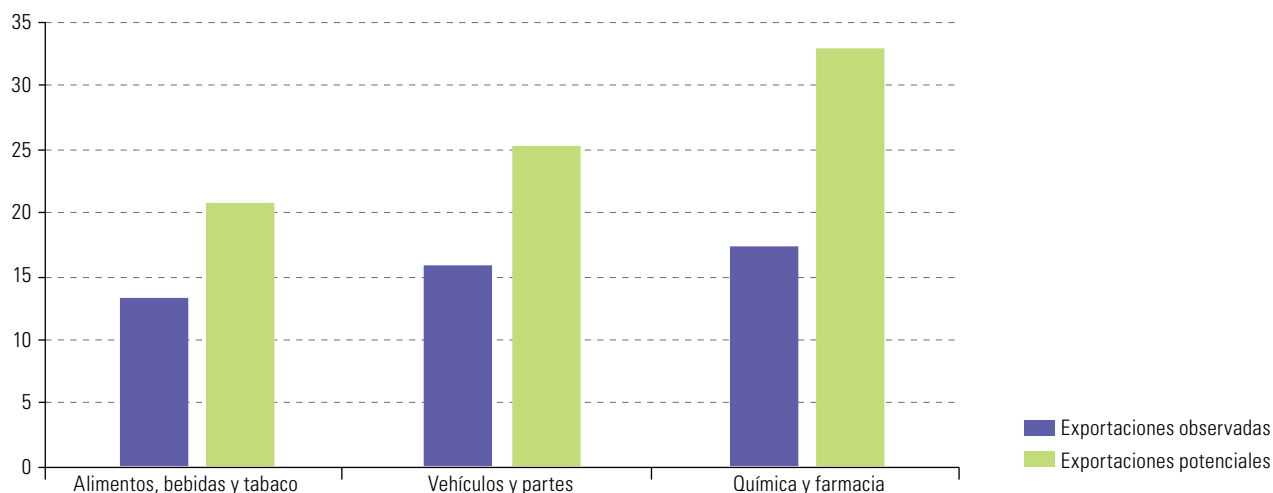
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/> y estimaciones de un modelo gravitacional estocástico.

Nota: Los 13 países de América Latina son: Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Panamá, Perú, Uruguay.

^a El coeficiente corresponde a la razón entre las exportaciones totales de manufacturas destinadas a América Latina y el Caribe y las exportaciones totales de manufacturas.

Gráfico II.25

América Latina (13 países)^a: exportaciones intrarregionales observadas (promedio de 2019-2021) y potenciales en los sectores seleccionados
(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://comtrade.un.org/> y estimaciones de un modelo gravitacional estocástico. [UGE: eliminar tres ceros del eje vertical]

^a Los 13 países de América Latina son: Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Panamá, Perú, Uruguay.

El segundo modelo gravitacional utilizado sugiere que, para acercarse a los niveles potenciales de comercio intrarregional de manufacturas, destacan tres factores determinantes, a saber: los costos de transporte, el marco institucional de los países y la existencia de acuerdos comerciales entre ellos. Los altos costos de transporte reducen significativamente el acceso a los insumos importados y dificultan la actividad exportadora (Álvarez Castaño, 2020; Zamora y Pedraza, 2013). Por su parte, diversos estudios empíricos han constatado que los países con instituciones más fuertes tienden a alcanzar mayores tasas de crecimiento que aquellos con instituciones débiles (Acemoglu, Johnson y Robinson, 2002 y 2004; North y Weingast, 1989; Davis y North, 1971). Un buen marco institucional no solo garantiza el desarrollo de políticas que fomenten la capacidad exportadora, sino que también mejora la eficacia y la estabilidad de los acuerdos comerciales. A su vez, estos últimos promueven el comercio al reducir o eliminar las barreras arancelarias y no arancelarias entre los países que los suscriben. La mayoría de las relaciones comerciales entre los países de la región se realiza en el marco de acuerdos preferenciales que han eliminado los aranceles para casi todo el abanico de productos. Sin embargo, no es el caso en algunas de las relaciones más importantes, como la de México con la Argentina y el Brasil. Asimismo, a pesar de la importante reducción de las barreras arancelarias al comercio intrarregional, aún subsisten niveles importantes de protección no arancelaria (CEPAL, 2021b, cap. II).

Los resultados obtenidos a la hora de estimar los factores determinantes del comercio intrarregional indican que, en el caso de los costos de transporte, una mejora de un punto porcentual en este indicador generaría un incremento de aproximadamente el 22% en el valor de las exportaciones intrarregionales. Asimismo, un alza de un punto porcentual en el indicador relativo a la institucionalidad aumentaría el valor de las exportaciones un 21%. Por su parte, la existencia de un acuerdo comercial entre dos países aumenta un 11% el valor del comercio respecto de una situación en la que no exista tal acuerdo.

D. Conclusiones

En su conjunto, la región de América Latina y el Caribe exhibe un desempeño exportador poco dinámico en el ámbito de las manufacturas, si bien algunos países constituyen excepciones (principalmente México). La región solo es un actor relevante a nivel mundial en las industrias automotriz y de alimentos, bebidas y tabaco y, en ambas, su capacidad exportadora se concentra en las economías de mayor tamaño. En los últimos 20 años, el déficit comercial de la región en la esfera de las manufacturas se ha duplicado como porcentaje del PIB, y ha pasado del 3% al 6%. En el mismo período, el peso de las manufacturas en las exportaciones totales de bienes ha disminuido en todos los países sudamericanos. El escaso dinamismo del comercio intrarregional registrado desde mediados de la década de 2010 ha afectado particularmente a las exportaciones manufactureras, que dependen en gran medida del mercado regional. Por otra parte, la pandemia de COVID-19 y el conflicto en Ucrania han dejado en evidencia la elevada dependencia regional del suministro externo de productos manufactureros estratégicos, como los medicamentos, los dispositivos médicos y los fertilizantes.

El sector manufacturero mundial se enfrenta a importantes transformaciones que pueden redefinir la geografía de la producción industrial en los próximos años y tener efectos potencialmente importantes para la región. Tres de dichas transformaciones resultan especialmente pertinentes, a saber: la creciente introducción de tecnologías asociadas a la denominada Industria 4.0, las cada vez mayores tensiones geopolíticas mundiales y el imperativo de combatir el cambio climático.

Si bien aún no existen pruebas concluyentes del impacto de las tecnologías asociadas a la Industria 4.0 en el empleo manufacturero, algunas de ellas, como la robótica avanzada, la Internet de las cosas y la fabricación aditiva, tienden a disminuir la intensidad de mano de obra de los procesos industriales (especialmente la de baja calificación). Por ello, estas tecnologías reducen la importancia de los costos laborales como factor de competitividad y tienden a facilitar la relocalización de los procesos industriales hacia los países de altos ingresos y elevado desarrollo tecnológico. Por su parte, las tensiones geopolíticas —sumadas a las perturbaciones ocasionadas por la pandemia— están produciendo una reconfiguración geográfica de las cadenas globales de valor en busca de una mayor resiliencia y confiabilidad. Por último, la urgencia de la lucha contra el cambio climático ha puesto de relieve la necesidad de reducir la huella de carbono de los flujos de transporte asociados a las cadenas globales de valor.

La evolución en los próximos años de las transformaciones descritas está sujeta a una elevada incertidumbre. Sin embargo, las tres parecen converger hacia un escenario de acortamiento o regionalización de las redes internacionales de producción, en el cual las empresas multinacionales buscan reducir su exposición a las perturbaciones en el suministro y acercarse a sus principales mercados de consumo. Este escenario ofrece atractivas oportunidades a la región que, sobre todo, están ligadas a la llegada de empresas manufactureras interesadas en acercarse al mercado estadounidense. Dada la importancia de la cercanía geográfica en dicha estrategia, las oportunidades asociadas a eventuales procesos de deslocalización cercana parecen concentrarse en países como México, Costa Rica y la República Dominicana, que, además, cuentan con acuerdos de libre comercio con los Estados Unidos.

Particularmente en América del Sur, el futuro del sector manufacturero exportador está ligado a la revitalización del comercio intrarregional. Para ello, se requiere generar un mercado amplio y estable, que combine una escala eficiente con la minimización de los costos de transacción asociados a la integración productiva transfronteriza. A su vez, esto exige iniciativas de integración que trasciendan los acuerdos existentes y avancen hacia la convergencia entre las distintas agrupaciones subregionales. Fuera del ámbito arancelario, la agenda de convergencia abarca varios temas de gran importancia, como el uso estratégico de los sistemas nacionales de adquisiciones públicas, la armonización regulatoria y el establecimiento de acuerdos regionales de facilitación del comercio. A esto apuntan varias de las propuestas contenidas en el plan de autosuficiencia sanitaria para América Latina y el Caribe, aprobado por los miembros de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) en septiembre de 2021 (CEPAL, 2021c).

Actualmente, los principales actores de la economía mundial están implementando iniciativas de política industrial orientadas a desarrollar la capacidad manufacturera en sectores estratégicos como el farmacéutico, el de los microprocesadores y la electromovilidad. En el caso de América Latina y el Caribe, parece claro que, por sí solas, las señales del mercado no serán suficientes para revertir el rezago exportador en el ámbito de las manufacturas. Así pues, la necesidad de una política de fomento productivo no está en discusión, sino más bien sus características, objetivos e instrumentos. Dada la heterogeneidad que caracteriza a las economías de la región, estos parámetros variarán según el país. Sin perjuicio de ello, la creciente servicificación del sector manufacturero hace que, a la hora de diseñar las políticas de fomento productivo, deban tenerse en cuenta todas las actividades que forman parte de las cadenas industriales de valor. En efecto, la calidad de la infraestructura digital, logística y de servicios de apoyo a la industria, así como las capacidades nacionales en materia de investigación, desarrollo e innovación, son factores determinantes de la competitividad exportadora en el ámbito de las manufacturas. Es el caso también de las políticas orientadas a aumentar la sostenibilidad ambiental de las exportaciones industriales de la región, en especial de las que se basan en el procesamiento de los recursos naturales, pues en los próximos años se verán sometidas a crecientes requisitos regulatorios a ese respecto tanto en la Unión Europea como en otros mercados de países avanzados.

Bibliografía

- Acemoglu, D., S. Johnson y J. A. Robinson (2004), "Institutions as the fundamental cause of long-run growth," *NBER Working Paper*, N° 10481, mayo.
- ____ (2002), "Reversal of fortune: geography and institutions in the making of the modern world income distribution," *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 117, N° 4, noviembre.
- Álvarez Castaño, J. (2020), "Impacto de los costos de transporte sobre el crecimiento económico y la competitividad de Colombia: un análisis a partir de la metodología VAR", trabajo de grado, Universidad Pontificia Bolivariana [en línea] <https://repository.upb.edu.co/handle/20.500.11912/6222>.
- Amar, A. y F. García Díaz (2018), "Integración productiva entre la Argentina y el Brasil: un análisis basado en metodologías de insumo-producto interpaís," *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2018/37), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- AMIA/INEGI (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz/Instituto Nacional de Estadística y Geografía) (2018), *Conociendo la industria automotriz*, Colección de Estudios Sectoriales y Regionales, Aguascalientes.
- Autobody Magazine (2022), "Valor de producción de motos supera los 12 mil MDP en México", 18 de julio [en línea] <https://www.autobodymagazine.com.mx/2022/07/18/valor-de-produccion-de-motos-supera-los-12-mil-mdp-en-mexico/>.
- Boletín Oficial de la República Argentina (2022), "Ley de Promoción de Inversiones en la Industria Automotriz-Autopartista y su Cadena de Valor", 19 de septiembre [en línea] <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/271939/20220919>.
- Bonaventura, F. (2022), "CAFAM cierra el año con un total de 33.205 motos patentadas en diciembre", *Promotonews*, 5 de enero [en línea] <https://promotonews.com/cafam-cierra-el-ano-con-un-total-de-33-205-motos-patentadas-en-diciembre/>.
- Borin, A. y M. Mancini (2019), "Measuring what matters in global value chains and value-added trade," *Policy Research Working Paper*, N° 8804, Washington, D.C., Banco Mundial.
- Cámara de la Industria Automotriz (2019), "Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país", *Estudio del Sector, 2019*, vol. 2, Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), Bogotá.
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2021a), *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2021* (LC/PUB.2021/14-P/Rev.1), Santiago.
- ____ (2021b), *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2020* (LC/PUB.2020/21-P), Santiago.
- ____ (2021c), *Lineamientos y propuestas para un plan de autosuficiencia sanitaria para América Latina y el Caribe* (LC/TS.2021/115), Santiago.
- ____ (2016), *La nueva revolución digital: de la Internet del consumo a la Internet de la producción* (LC/L.4029/Rev.1), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Davis, L. E. y D. C. North (1971), *Institutional Change and American Economic Growth*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Díaz, E. (2019), "Retos y tendencias en el sector agropecuario en México", 9 de octubre [en línea] https://www.ey.com/es_ec/consumer-products-retail/retos-y-tendencias-en-el-sector-agropecuario-en-mexico.
- Durán Lima, J. y M. Álvarez (2011), "Manual de comercio exterior y política comercial: nociones básicas, clasificaciones e indicadores de posición y dinamismo", *Documentos de Proyectos* (LC/W.430), 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).
- Durán Lima, J. y S. Herreros (2022), "Panorama de la producción y el comercio de autobuses eléctricos en el mundo y en América Latina y el Caribe", *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2022/124), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Fajnzylber, F. (1990), *Industrialización en América Latina: de la "caja negra" al "casillero vacío": Comparación de patrones contemporáneos de industrialización*, Cuadernos de la CEPAL, N° 60 (LC/G.1534/Rev.1-P), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- GlobalSTD (2019), "10 países líderes en exportación mundial de alimentos", 19 de julio [en línea] <https://www.globalstd.com/blog/10-paises-lideres-en-exportacion-mundial-de-alimentos/>.

- Hallward-Driemeier, M. y G. Nayyar (2018), *Trouble in the making? The future of manufacturing-led development*, Washington, D.C., Banco Mundial.
- Herman, P. R. (2021), "gegravity: general equilibrium gravity modeling in Python", *Economics Working Paper Series*, N° 2021-04-B, Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos (USITC).
- Hirschman, A. O. (1958), *The Strategy of Economic Development*, New Haven, Yale University Press.
- INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía) (2022a), "Registro administrativo de la industria automotriz de vehículos pesados" [en línea] <https://www.inegi.org.mx/datosprimarios/iavp/>.
- ____ (2022b), "Registro administrativo de la industria automotriz de vehículos ligeros" [en línea] <https://www.inegi.org.mx/datosprimarios/iavl/>.
- Kang, H. y M. Fratianni (2006), "International trade efficiency, the gravity equation, and the stochastic frontier", Kelley School of Business, Universidad de Indiana [en línea] <https://ideas.repec.org/p/iuk/wpaper/2006-08.html>.
- Koopman, R., Z. Wang y S. Wei (2014), "Tracing value-added and double counting in gross exports", *American Economic Review*, vol. 104, N° 2, febrero.
- Lall, S. (2001), *Competitiveness, Technology and Skills*, Cheltenham, Edward Elgar.
- Miankhel, A. K., K. Kalirajan y S. M. Thangavelu (2014), "Australia's export potential: an exploratory analysis", *Journal of the Asia Pacific Economy*, vol. 19, N° 2.
- Miller, R. E. y P. D. Blair (2009), *Input-Output Analysis: Foundations and Extensions*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Miroudot, S. (2017), "The servicification of global value chains: evidence and policy implications", documento preparado para el quinto período de sesiones de la Reunión Multianual de Expertos sobre Comercio, Servicios y Desarrollo, Ginebra, 18 a 20 de julio [en línea] https://unctad.org/system/files/non-official-document/c1mem5_2017_124_S3_Miroudot_2.pdf.
- Montoya, M. (2022), "México: transformar la industria automotriz en cinco años", *Vanguardia Industrial*, 12 de mayo [en línea] <https://www.vanguardia-industrial.net/mexico-transformar-la-industria-automotriz-en-cinco-anos/>.
- Mukherjee, A. y S. Rallan (2021), "Servicification of manufacturing: designing the right incentives", *India Business & Trade*, 14 de junio [en línea] <https://www.tpci.in/indiabusinesstrade/blogs/servicification-of-manufacturing-designing-the-right-incentives/>.
- North, D. C. y B. R. Weingast (1989), "Constitutions and commitment: the evolution of institutions governing public choice in seventeenth-century England", *Journal of Economic History*, vol. 49, N° 3, diciembre.
- Olivero, M. P. y V. Yotov (2012), "Dynamic gravity: endogenous country size and asset accumulation", *Canadian Journal of Economics*, vol. 45, N° 1, febrero.
- OMC (Organización Mundial del Comercio) (2018), *World Trade Report 2018. The future of world trade: how digital technologies are transforming global commerce*, Ginebra.
- ONUDI (Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial) (2021), *Industrial Development Report 2022: The Future of Industrialization in a Post-Pandemic World*, Viena.
- Ramírez Hernández, J. y J. Avitia Rodríguez (2021), "El sector agroalimentario en México, una senda contradictoria", *Factores críticos y estratégicos en la interacción territorial desafíos actuales y escenarios futuros*, Ciudad de México, Universidad Nacional Autónoma de México (UAM)/Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional [en línea] <http://ru.iiec.unam.mx/5078/>.
- Rasmussen, P. (1956), *Studies in Inter-Sectoral Relations*, Ámsterdam, North Holland.
- Rougier, M. (coord.) (2016), *Estudios sobre la industria en América Latina: interpretaciones y debates*, Carapachay, Lenguaje Claro Editora.
- Santos Silva, J. M. y S. Tenreyro (2006), "The log of gravity", *The Review of Economics and Statistics*, vol. 88, N° 4, noviembre.
- Šimáková, J. y D. Stavárek (2015), "An empirical sector-specific gravity model for Hungarian international trade", *Acta Universitatis Agriculturae et Silviculturae Mendelianae Brunensis*, vol. 63, N° 6.
- Thorp, R. (1998), *Progreso, pobreza y exclusión: una historia económica de América Latina en el siglo XX*, Washington, D.C., Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- Yotov, Y. V. y otros (2016), *An Advanced Guide to Trade Policy Analysis: The Structural Gravity Model*, Organización Mundial del Comercio (OMC)/Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) [en línea] https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/advancedguide2016_e.htm.
- Zamora, A. y O. Pedraza (2013), "El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior", *Journal of Economics, Finance and Administrative Science*, vol. 18, N° 35, diciembre.

Anexo II.A1

Cuadro II.A1.1

Clasificación de los bienes según la intensidad tecnológica incorporada

Categoría	Ejemplos de productos	Códigos de la Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional (CUCI)
A. Bienes primarios		
	Fruta fresca, carne, arroz, cocoa, té, café, madera, carbón, petróleo crudo, gas, minerales concentrados y chatarra	001, 011, 022, 025, 034, 036, 041, 042, 043, 044, 045, 054, 057, 071, 072, 074, 075, 081, 091, 121, 211, 212, 222, 223, 232, 244, 245, 246, 261, 263, 268, 271, 273, 274, 277, 278, 281, 286, 287, 289, 291, 292, 322, 333, 341
B. Bienes industrializados		
- Manufacturas basadas en recursos naturales	Preparados de fruta y carnes, bebidas, productos de madera, aceites vegetales	a) Agrícolas/forestales 012, 014, 023, 024, 035, 037, 046, 047, 048, 056, 058, 061, 062, 073, 098, 111, 112, 122, 233, 247, 248, 251, 264, 265, 269, 423, 424, 431, 621, 625, 628, 633, 634, 635, 641
	Metales básicos (excepto acero), derivados del petróleo, cemento, piedras preciosas, vidrio	b) Otros productos basados en recursos naturales 282, 288, 323, 334, 335, 411, 511, 514, 515, 516, 522, 523, 531, 532, 551, 592, 661, 662, 663, 664, 667, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689
- Manufacturas de baja tecnología	Textiles, ropa, calzado, manufacturas de cuero, bolsos de viaje	a) Agrupación de productos textiles y de moda 611, 612, 613, 651, 652, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 831, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 851
	Cerámica, estructuras simples de metal, muebles, joyería, juguetes, productos plásticos	b) Otros productos de baja tecnología 642, 665, 666, 673, 674, 675, 676, 677, 679, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 699, 821, 893, 894, 895, 897, 898, 899
- Manufacturas de tecnología media	Vehículos de pasajeros y sus partes, vehículos comerciales, motocicletas y sus partes	a) Productos automotrices 781, 782, 783, 784, 785
	Fibras sintéticas, químicos y pinturas, fertilizantes, plásticos, hierro y acero, cañerías y tubos	b) Industrias de procesos de tecnología media 266, 267, 512, 513, 533, 553, 554, 562, 572, 582, 583, 584, 585, 591, 598, 653, 671, 672, 678, 786, 791, 882
	Maquinaria y motores, máquinas industriales, bombas, barcos y relojes	c) Industrias de ingeniería de tecnología media 711, 713, 714, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 736, 737, 741, 742, 743, 744, 745, 749, 762, 763, 772, 773, 775, 793, 812, 872, 873, 884, 885, 951
- Manufacturas de alta tecnología	Máquinas para procesamiento de datos, de telecomunicaciones, equipos de televisión, y transistores, turbinas, equipos generadores de energía	a) Productos eléctricos y electrónicos 716, 718, 751, 752, 759, 761, 764, 771, 774, 776, 778
	Artículos farmacéuticos, aviones, instrumentos ópticos y de precisión, cámaras fotográficas	b) Otros productos de alta tecnología 524, 541, 712, 792, 871, 874, 881
C. Otras transacciones		
	Electricidad, películas cinematográficas, impresos, transacciones especiales, oro, monedas, animales (mascotas), obras de arte	351, 883, 892, 896, 911, 931, 941, 961, 971

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de S. Lall, *Competitiveness, Technology and Skills*, Cheltenham, Edward Elgar, 2001, y J. Durán Lima y M. Álvarez, "Manual de comercio exterior y política comercial: nociones básicas, clasificaciones e indicadores de posición y dinamismo", *Documentos de Proyectos* (LC/W.430), Santiago, CEPAL, 2011.

Anexo II.A2

Cuadro II.A2.1

Clasificación de los bienes según grandes sectores económicos e intensidad tecnológica

Grandes sectores económicos	Códigos de la Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional (CUCI)				
	Productos Primarios	Manufacturas			
		Basadas en recursos naturales	Intensidad tecnológica baja	Intensidad tecnológica media	Intensidad tecnológica alta
1. Agricultura, silvicultura, caza y pesca					
1.1 Productos pecuarios	001, 022, 034, 036, 211, 212				
1.2 Agricultura y forestal	025, 042, 042, 043, 044, 045, 054, 057, 071, 072, 073, 075, 081, 121, 222, 223, 232, 244, 245, 246, 261, 263, 271, 291, 292, 941				
2. Petróleo, minería y energía					
2.1 Minería energía	322, 323, 333, 341				
2.2 Minería no energía	273, 274, 277, 278, 281, 286, 289	667			
2.3 Corriente eléctrica	351				
3. Alimentos, bebidas y tabaco					
3.1 Cárnicos	011	012, 014			
3.2 Pesqueros		035, 037			
3.3 Lácteos		023, 024			
3.4 Molinería, panadería y pastas		046, 047, 516, 592			
3.5 Frutas y vegetales preparados		048, 058			
3.6 Azúcar y confitería		061, 062, 073			
3.7 Aceites y grasas		411, 423, 424, 431			
3.8 Otros alimentos preparados		091, 098			
3.9 Bebidas		111, 112			
3.91 Tabaco manufacturado		122			
4. Textiles, confecciones y calzado					
4.1 Textiles		264, 265	651, 652, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 846	266, 267, 653	
4.2 Confecciones			613, 842, 843, 844, 845, 847, 848		
4.3 Calzado			611, 612, 831, 851		
5. Madera, celulosa y papel					
5.1 Pulpa de madera, papel y cartón		251, 641	642, 892		
5.2 Madera y productos de madera		247, 248, 633, 634, 635	821		
6. Química y farmacia					
6.1 Combustibles		334			
6.2 Productos químicos básicos		233, 335, 511, 515, 522, 523, 531, 532		512, 533, 562, 584, 585	
6.3 Otros productos químicos		551		553, 554, 572, 591, 598, 882	524
6.4 Productos farmacéuticos				513	541
7. Caucho y plástico		621, 625, 628	893	582, 583	
8. Minerales no metálicos		661, 662, 663, 664	665, 666	773	
9. Metales y productos de metal					
9.1 Hierro y acero		282	671, 674, 676, 677	672, 673, 678	
9.2 Metales no ferrosos		288, 681, 682, 683, 684, 686, 687, 688, 689			
9.3 Productos fabricados de metal		685	679, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 699		
10. Maquinaria y equipo no eléctrico				711, 714, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 736, 737, 741, 742, 743, 744, 745, 749, 775, 951	712, 718

Grandes sectores económicos	Códigos de la Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional (CUCI)				
	Productos Primarios	Manufacturas			
		Basadas en recursos naturales	Intensidad tecnológica baja	Intensidad tecnológica media	Intensidad tecnológica alta
11. Maquinarias y aparatos eléctricos					
11.1 Aparatos eléctricos				812	716, 771, 778
11.2 Equipo de oficina					751, 752
11.3 Radio TV y equipo de comunicaciones				762, 763, 772	759, 761, 764, 776
11.4 Equipo médico e instrumentos de precisión				872, 873, 884, 885	774, 871, 874, 881
12. Automotores y sus piezas y partes					
12.1 Vehículos de motor				713, 781, 782, 783, 786	
12.2 Autopartes				784	
12.3 Aeronaves					792
12.4 Otro equipo de transporte				785, 786, 793	
13. Otras manufacturas		961, 971	894, 895, 897, 898, 899		
14. Otras transacciones		896, 931			

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base S. Lall, *Competitiveness, Technology and Skills*, Cheltenham, Edward Elgar, 2001, y J. Durán Lima y M. Álvarez, "Manual de comercio exterior y política comercial: nociones básicas, clasificaciones e indicadores de posición y dinamismo", *Documentos de Proyectos* (LC/W.430), Santiago, CEPAL, 2011.

Anexo II.A3

Cuadro II.A3.1

América Latina y el Caribe: comercio de vehículos y sus partes, promedios de 2000-2002 y 2019-2021

(En millones de dólares)

País/subregión/región	Exportaciones		Importaciones		Saldo comercial	
	2000-2002	2019-2021	2000-2002	2019-2021	2000-2002	2019-2021
América Latina y el Caribe	44 834	141 784	41 358	113 350	2 318	26 413
América Latina	44 530	141 225	39 952	110 061	4 578	31 163
América del Sur	12 262	21 337	14 848	53 267	-2 586	-31 931
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	11 458	19 445	10 280	31 017	1 177	-11 573
Argentina	2 223	6 104	2 332	6 989	-110	-886
Brasil	8 860	13 170	5 443	21 751	3 416	-8 581
Paraguay	0	21	148	1 072	-148	-1 051
Uruguay	113	144	227	837	-113	-693
Venezuela (República Bolivariana de)	262	6	2 130	368	-1 868	-362
Comunidad Andina	532	764	2 935	13 208	-2 404	-12 444
Bolivia (Estado Plurinacional de)	62	32	148	1 029	-86	-997
Colombia	382	556	1 614	6 040	-1 232	-5 484
Ecuador	71	72	638	2 207	-567	-2 135
Perú	17	105	535	3 933	-518	-3 827
Alianza del Pacífico	32 875	120 969	25 666	68 253	7 209	52 716
Chile	272	1 127	1 632	9 042	-1 360	-7 914
México	32 204	119 181	21 885	49 240	10 319	69 942
Centroamérica	53	674	2 050	5 501	-1 996	-4 826
Costa Rica	34	110	422	971	-388	-861
El Salvador	3	20	266	693	-263	-673
Guatemala	12	63	619	1 733	-607	-1 670
Honduras	2	79	266	590	-264	-511
Nicaragua	1	7	167	310	-166	-303
Panamá	1	395	309	1 204	-309	-809
El Caribe	314	592	2 575	5 343	-2 261	-4 751
Cuba	6	3	325	286	-319	-283
República Dominicana	4	30	844	1 768	-840	-1 738
Comunidad del Caribe (CARICOM)	304	559	1 406	3 289	-1 102	-2 730
Bahamas	34	43	201	177	-167	-134
Barbados	7	7	85	101	-78	-94
Belice	1	2	44	56	-43	-54
Guyana	5	189	42	1 226	-38	-1 037
Haití	2	4	62	167	-60	-164
Jamaica	8	6	324	541	-316	-535
Suriname	3	13	60	160	-57	-147
Trinidad y Tabago	232	194	492	646	-260	-453
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)	14	103	96	215	-82	-112
Antigua y Barbuda	7	89	29	50	-22	40
Dominica	0	0	10	35	-10	-35
Granada	0	0	15	27	-15	-27
Saint Kitts y Nevis	1	6	12	43	-11	-37
San Vicente y las Granadinas	4	2	12	20	-8	-18
Santa Lucía	2	6	19	40	-18	-34

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/> y estadísticas espejo para Antigua y Barbuda, las Bahamas, Cuba, Dominica, Granada, Haití, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía y Venezuela (República Bolivariana de).

Cuadro II.A3.2

América Latina y el Caribe: comercio de alimentos, bebidas y tabaco, promedios de 2000-2002 y 2019-2021

(En millones de dólares)

País/subregión/región	Exportaciones		Importaciones		Saldo comercial	
	2000-2002	2019-2021	2000-2002	2019-2021	2000-2002	2019-2021
América Latina y el Caribe	19 585	92 752	14 007	50 491	5 868	41 859
América Latina	18 921	91 701	12 641	47 076	6 281	44 625
América del Sur	13 293	61 890	5 181	22 525	8 113	39 365
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	10 468	49 006	3 283	10 136	7 185	38 870
Argentina	3 379	11 493	661	1 257	2 718	10 236
Brasil	6 099	32 046	1 421	6 214	4 678	25 832
Paraguay	146	2 008	145	689	1	1 319
Uruguay	506	3 301	193	891	313	2 409
Venezuela (República Bolivariana de)	337	159	863	1 085	-525	-926
Comunidad Andina	1 435	6 919	1 233	6 528	202	391
Bolivia (Estado Plurinacional de)	128	595	120	540	9	55
Colombia	599	2 210	544	2 423	55	-214
Ecuador	407	1 901	197	1 194	210	706
Perú	301	2 213	372	2 370	-71	-157
Alianza del Pacífico	5 556	29 279	6 694	23 999	-1 138	5 280
Chile	1 391	5 965	665	5 861	726	104
México	3 265	18 891	5 113	13 344	-1 848	5 547
Centroamérica	1 346	8 659	1 620	8 544	-275	115
Costa Rica	331	1 816	225	1 299	106	518
El Salvador	219	954	334	1 553	-115	-599
Guatemala	434	2 432	414	2 226	20	206
Honduras	100	1 040	247	1 226	-147	-186
Nicaragua	149	1 463	165	687	-16	777
Panamá	113	954	236	1 553	-123	-599
El Caribe	1 680	3 312	2 093	6 078	-413	-2 766
Cuba	675	586	346	652	329	-65
República Dominicana	342	1 675	381	2 011	-39	-337
Comunidad del Caribe (CARICOM)	663	1 051	1 367	3 416	-703	-2 364
Bahamas	39	7	245	334	-206	-328
Barbados	71	82	123	246	-52	-164
Belice	34	116	36	160	-2	-44
Guyana	115	91	47	182	67	-92
Haití	4	12	183	591	-179	-579
Jamaica	162	272	306	757	-144	-485
Suriname	10	68	50	149	-39	-82
Trinidad y Tabago	200	354	160	577	40	-223
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)	30	51	217	419	-187	-369
Antigua y Barbuda	1	2	52	95	-51	-93
Dominica	2	0	23	32	-22	-32
Granada	2	6	32	77	-30	-71
Saint Kitts y Nevis	9	5	25	34	-16	-29
San Vicente y las Granadinas	7	12	29	71	-21	-58
Santa Lucía	9	25	57	111	-48	-85

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/> y estadísticas espejo para Antigua y Barbuda, las Bahamas, Cuba, Dominica, Granada, Haití, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía y Venezuela (República Bolivariana de).

Cuadro II.A3.3

América Latina y el Caribe: comercio del sector de química y farmacia, promedios de 2000-2002 y 2019-2021

(En millones de dólares)

País/subregión/región	Exportaciones		Importaciones		Saldo comercial	
	2000-2002	2019-2021	2000-2002	2019-2021	2000-2002	2019-2021
América Latina y el Caribe	25 740	52 516	49 059	201 382	-25 482	-152 631
América Latina	23 121	48 034	46 787	194 209	-23 666	-146 174
América del Sur	16 096	31 380	25 968	114 472	-9 873	-83 092
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	12 419	19 446	18 892	73 930	-6 473	-54 484
Argentina	2 870	3 415	3 447	11 665	-577	-8 251
Brasil	3 896	14 359	12 089	56 002	-8 193	-41 643
Paraguay	26	231	571	3 396	-545	-3 165
Uruguay	116	382	524	1 507	-408	-1 125
Venezuela (República Bolivariana de)	5 511	1 059	2 261	1 360	3 250	-300
Comunidad Andina	2 479	7 889	5 016	29 242	-2 536	-21 352
Bolivia (Estado Plurinacional de)	25	175	318	2 681	-293	-2 506
Colombia	1 694	4 180	2 538	12 371	-844	-8 191
Ecuador	311	1 044	924	6 786	-613	-5 742
Perú	450	2 490	1 236	7 403	-786	-4 913
Alianza del Pacífico	9 070	21 462	19 446	85 991	-10 376	-64 530
Chile	1 198	4 044	2 061	11 300	-863	-7 256
México	5 729	10 748	13 611	54 917	-7 882	-44 169
Centroamérica	1 035	5 029	4 783	20 176	-3 748	-15 147
Costa Rica	310	794	1 105	3 415	-794	-2 621
El Salvador	211	491	729	2 573	-518	-2 082
Guatemala	348	1 334	1 278	5 333	-929	-3 998
Honduras	67	259	771	2 521	-704	-2 261
Nicaragua	21	76	359	1 766	-338	-1 691
Panamá	78	2 075	543	4 569	-465	-2 493
Países del Caribe	2 881	5 361	4 697	11 818	-1 816	-6 457
Cuba	77	93	1 071	486	-993	-393
República Dominicana	185	785	1 354	4 158	-1 169	-3 373
Comunidad del Caribe (CARICOM)	2 619	4 482	2 272	7 173	346	-2 691
Bahamas	115	310	368	2 323	-252	-2 013
Barbados	78	146	201	452	-122	-306
Belice	4	13	97	203	-92	-190
Guyana	4	65	182	786	-178	-722
Haití	5	41	115	508	-110	-467
Jamaica	80	331	697	1 130	-617	-800
Suriname	11	30	79	290	-68	-260
Trinidad y Tabago	2 221	3 421	298	954	1 923	2 467
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)	100	126	236	526	-136	-400
Antigua y Barbuda	48	113	74	40	-25	73
Dominica	24	3	25	161	-1	-159
Granada	24	1	33	94	-9	-93
Saint Kitts y Nevis	0	0	24	51	-24	-51
San Vicente y las Granadinas	0	0	29	66	-29	-66
Santa Lucía	3	9	51	114	-48	-105

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] <https://comtrade.un.org/> y estadísticas espejo para Antigua y Barbuda, las Bahamas, Cuba, Dominica, Granada, Haití, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía y Venezuela (República Bolivariana de).

Anexo II.A4

Especificación de los modelos econométricos utilizados para estimar el comercio intrarregional potencial de manufacturas y sus determinantes

Modelo 1: Estimación del comercio intrarregional potencial

Utilizando un modelo gravitacional estocástico y un conjunto de variables de control (nivel de producción del país exportador y socio, existencia de acuerdos comerciales y efectos fijos), se estimó el nivel potencial del comercio intrarregional de manufacturas (medido por las exportaciones). El ejercicio abarcó 13 países de la región sobre los que se pudo obtener información completa acerca de sus flujos comerciales durante el período 2010-2021. El modelo utilizado es el siguiente:

$$\text{Donde: } \ln X_{ij,t} = \beta_1 ACR_{ij,t} + \beta_2 \ln PIB_{i,t} + \beta_3 \ln PIB_{j,t} + \pi_t + \mu_{ij} + v_{ij,t} - u_{ij,t}$$

$\ln X_{ij,t}$ es el logaritmo natural del valor real de las exportaciones (deflactado por el deflactor del PIB de los Estados Unidos de 2010) del país i al país j en el año t ;

$ACR_{ij,t}$ es una variable dicotómica que toma el valor de 1 si dos países forman parte de un acuerdo comercial en el año t , y de 0 en el caso contrario;

$\ln PIB_{i,t}$ es el logaritmo natural del PIB del exportador i (indexado por el deflactor del PIB de los Estados Unidos de 2010) en el año t ;

$\ln PIB_{j,t}$ es el logaritmo natural del PIB del importador j (indexado por el deflactor del PIB de los Estados Unidos de 2010) en el año t ;

μ_{ij} es la variable de control exportador-importador. Se trata de un control que absorberá la variación comercial unidireccional del exportador i al importador j que no varía con el tiempo;

π_t es la variable de control temporal;

$v_{ij,t}$ es el término de error con distribución normal; y

$u_{ij,t}$ es el término de error seminormal que representa el término de ineficiencia.

La estimación econométrica del modelo se realizó utilizando la técnica de máxima verosimilitud (Kang y Fratianni, 2006; Šimáková y Stavárek, 2015). Para evitar que el modelo subestimara o sobreestimara la capacidad exportadora, las estimaciones incluyeron efectos fijos exportador-importador y de tiempo, además de los términos de error.

Modelo 2: Estimación de determinantes del comercio internacional

Teniendo en cuenta que hay un conjunto de factores que inciden directamente en el dinamismo del comercio exterior, se estimó su impacto en las exportaciones manufactureras de la región mediante un segundo modelo gravitacional. Para ello, se utilizó el método de pseudo-máxima verosimilitud de Poisson (Santos Silva y Tenreiro, 2006), que utiliza datos de panel con efectos fijos. De este modo, se minimiza la posible endogeneidad, que se controla por los costos de comercio invariables en el tiempo a nivel bilateral. La formalización del modelo es la siguiente:

$$\text{Donde: } X_{ij,t} = \exp[\beta_1 ACR_{ij,t} + \beta_2 \text{Transporte}_{ij,t} + \beta_3 \text{Institucional}_{ij,t} + \pi_{i,t} + \chi_{j,t} + \mu_{ij}] + \varepsilon_{ij,t}$$

$X_{ij,t}$ corresponde al valor de exportaciones reales desde el país i al país j , en el año t ;

$ACR_{ij,t}$ es una variable dicotómica que toma el valor de 1 si dos países forman parte de un acuerdo comercial en el año t , y de 0 en el caso contrario;

$\text{Transporte}_{ij,t}$ es el promedio de los indicadores de transporte de los países i y j en el año t ;

*Institucional*_{*ij,t*} es el promedio de los indicadores de institucionalidad de los países *i* y *j* en el año *t*;

$\pi_{i,t}$ es el parámetro de efectos fijos en el tiempo del exportador *i*;

$\chi_{j,t}$ es el parámetro de efectos fijos en el tiempo del importador *j*;

μ_{ij} es el parámetro de efectos fijos para pares de países; y

$\varepsilon_{ij,t}$ corresponde al término de error del modelo para los países *i* y *j* en el año *t*.

Los indicadores relativos al transporte y la institucionalidad son dos de los ocho componentes del índice de capacidades productivas desarrollado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)³. El indicador de transporte mide la facilidad de trasladar bienes o personas de un lugar a otro, y se define como la eficiencia de la red vial y ferroviaria de un país, así como su conectividad aérea. El indicador de institucionalidad evalúa la estabilidad y eficiencia política de los países a través de su calidad regulatoria, su efectividad, su éxito en la lucha contra la criminalidad, la corrupción y el terrorismo, y la salvaguarda de la libertad de expresión y asociación de los ciudadanos. Por último, la existencia de acuerdos comerciales se plasmó mediante una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando existen acuerdos comerciales entre cada par de países (incluidos los acuerdos subregionales de integración) y de 0 en caso contrario.

Para las estimaciones se recopilaron datos de exportaciones sobre 14 países de la región, así como sobre sus principales socios comerciales (60 países) durante el período 2010-2021. Los acuerdos comerciales bilaterales y los datos del PIB se recabaron de las bases de datos del Centro de Información y Estudios Prospectivos Internacionales (CEPII) y de la Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos (USITC). La información relativa al comercio se obtuvo de la base datos UN Comtrade de las Naciones Unidas.

Para obtener los efectos de equilibrio parcial del transporte, la institucionalidad y los acuerdos comerciales, se utilizó el proceso seguido por Yotov y otros (2016). El modelo se configuró en condiciones de equilibrio parcial y se enfocó en investigar la significancia de cada una de las variables mencionadas en los valores reales de exportación (deflactados por el índice de precios del PIB de los Estados Unidos de 2010), manteniendo constantes todas las demás variables.

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de H. Kang y M. Fratianni, "International trade efficiency, Theo gravity equation, and the stochastic frontier", Kelley School of Business, Universidad de Indiana, 2006 [en línea] <https://ideas.repec.org/p/iuk/wpaper/2006-08.html>; J. Šimáková y D. Stavárek, "An empirical sector-specific gravity model for Hungarian international trade", *Acta Universitatis Agriculturae et Silviculturae Mendelianae Brunensis*, vol. 63, Nº 6, 2015; J. M. Santos Silva y S. Teneyro, "The log of gravity", *The Review of Economics and Statistics*, vol. 88, Nº 4, noviembre de 2006; Y. V. Yotov y otros, *An Advanced Guide to Trade Policy Analysis: The Structural Gravity Model*, Organización Mundial del Comercio (OMC)/Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), 2016 [en línea] https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/advancedguide2016_e.htm.

³ Véase [en línea] <https://unctad.org/topic/least-developed-countries/productive-capacities-index>.

Las disrupciones en las cadenas marítimas de suministro: impactos y perspectivas

Introducción

- A. Tres años de perturbaciones en el transporte marítimo y las cadenas de suministro
- B. El ciclo marítimo, las condiciones de mercado y el comportamiento de los fletes
- C. Concentración e integración vertical en el sector naviero
- D. Iniciativas regulatorias en torno a la industria naviera
- E. Conclusiones

Bibliografía



Introducción

En este capítulo se analizan las profundas disrupciones observadas en las cadenas mundiales de suministro por vía marítima desde el inicio de la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) en 2020, que a partir de febrero de 2022 se han visto agravadas por el conflicto entre la Federación de Rusia y Ucrania. Tras esta introducción, en la sección A se sintetizan los impactos de los diversos choques en los niveles inflacionarios y en la actividad logística a nivel mundial y regional. Entre ellos se cuentan los impactos en materia de eficiencia portuaria y la drástica disminución de la confiabilidad de los servicios portuarios, la congestión de los canales de distribución y las consecuentes alteraciones en las cadenas de suministro.

En la sección B se hace referencia a la desproporción verificada entre el alza sin precedentes de los fletes y la evolución del tráfico interoceánico, que parece enfrentarse con la tradicional teoría del ciclo marítimo.

A continuación, en la sección C se abordan las particularidades de la concentración empresarial del mercado naviero, organizado mediante alianzas y acuerdos cooperativos, como consecuencia del intenso incremento de la capacidad y escala operacional de los buques portacontenedores que se ha registrado desde comienzos de los años 2000. En este contexto, se comentan los resultados de la investigación pública realizada por la Comisión Marítima Federal de los Estados Unidos sobre la situación de los mercados navieros, dados a conocer en mayo de 2022.

En el apartado D se plantea la necesidad de revisar el marco regulatorio internacional del transporte interoceánico, incluidas algunas propuestas en materia de defensa de la competencia, así como la necesidad de ajustar dicha institucionalidad a los urgentes desafíos climáticos que enfrenta la industria. Esta sección concluye con una ventana al futuro, relevando las oportunidades tecnológicas que presenta el sector logístico. En particular, se destacan diversas iniciativas en curso, en la región y fuera de ella, que apuntan a la articulación de los puertos con la generación, almacenamiento y transporte de hidrógeno verde. Por último, en la sección E se presentan algunas conclusiones.

A. Tres años de perturbaciones en el transporte marítimo y las cadenas de suministro

1. Impactos inflacionarios

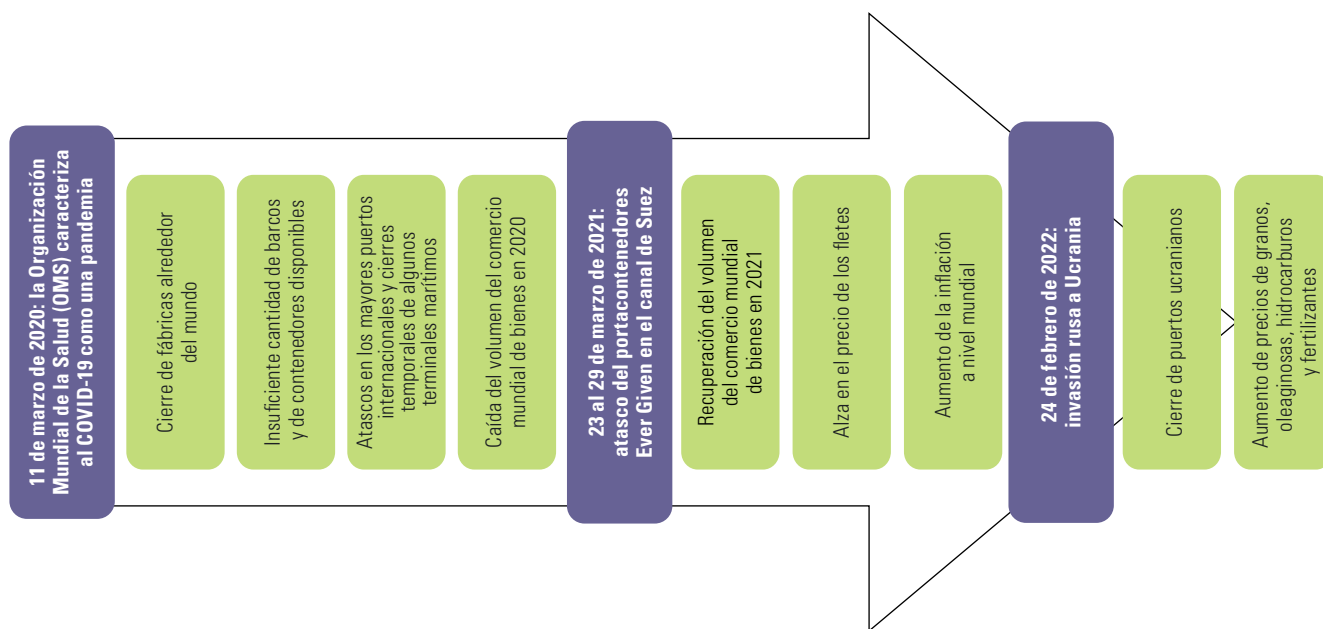
Desde inicios de 2020, diversos choques globales, entre los que se destacan la pandemia de COVID-19 y el conflicto bélico entre la Federación de Rusia y Ucrania, han generado disrupciones en las cadenas marítimas de suministro, que movilizan el 80% del volumen del comercio mundial de bienes y el 70% de su valor (véase el diagrama III.1). Son cuatro los factores principales que han generado cuellos de botella en las cadenas de suministro: i) los cierres masivos de actividades para evitar el contagio, especialmente en los primeros meses de la pandemia, que mantuvieron a la fuerza laboral apartada de la producción y la provisión de servicios (incluidos los servicios portuarios y logísticos); ii) la mayor congestión en los puertos; iii) la limitada disponibilidad de contenedores¹, y iv) la elevada concentración de la industria naviera. Entre las principales consecuencias se cuentan las siguientes: i) falta de bienes finales

¹ La limitada disponibilidad de contenedores, de acuerdo con los armadores, ha sido producto de la alteración en la cadena de suministro mundial, el desequilibrio entre contenedores llenos y vacíos y la existencia de cancelaciones de paradas.

importados para el consumo; ii) falta de insumos y bienes de capital importados para la producción (tanto destinada al consumo como a las exportaciones); iii) alteraciones en el equilibrio de los mercados de logística; iv) pérdida de confiabilidad de los embarques; v) demoras, congestión e imposibilidad de planificar la cadena logística, y vi) aumento de la inflación debido a los mayores costos de transporte.

Diagrama III.1

Principales acontecimientos en el transporte marítimo mundial, marzo de 2020 a agosto de 2022



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

En el comercio mundial, los precios de los insumos y las exportaciones reflejan el efecto de las presiones inflacionarias, a las que se suma la constatación de un estrangulamiento en las cadenas de valor y la dificultad de las cadenas logísticas para adaptarse con eficacia a las condiciones de la oferta y la demanda. A nivel mundial, toda la cadena de suministro se enfrentó al desafío de las variaciones de la oferta y la demanda, así como de las medidas sanitarias adoptadas para afrontar la pandemia, que en su momento provocaron atascos y cierres de puertos y posteriormente mostraron la incapacidad de adaptarse de manera flexible a las circunstancias cambiantes de la producción y el comercio.

De acuerdo con los datos empíricos, la dinámica de los fletes marítimos está tomando un creciente protagonismo en la generación de mayores presiones inflacionarias. Una serie de estudios dan cuenta de ello y aportan estimaciones sobre el impacto de las tarifas en los precios. Por ejemplo, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, 2021) estimó que, en caso de que las tarifas de los fletes se mantengan en el nivel de agosto de 2021 hasta el final de 2023, los precios al consumidor y de las importaciones a nivel mundial aumentarían 1,5 y 10,6 puntos porcentuales en 2023, respectivamente². En el mismo estudio se calculó que el impacto del incremento de la tarifa de los fletes sobre la inflación para el Brasil y México sería

² El indicador del costo de los fletes utilizado en este ejercicio es el índice promedio de carga en contenedores de China (CCFI), que experimentó un alza del 243% entre agosto de 2020 y agosto de 2021.

de 1,2 y cerca de 2 puntos porcentuales, respectivamente. En el caso de los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), dada su elevada dependencia de las importaciones, el impacto del aumento de los fletes sobre los precios de las importaciones y al consumidor en 2023 sería de 24,2 y 7,5 puntos porcentuales, respectivamente. Por su parte, Moodys (2022) estimó que un aumento del 10% de los costos marítimos elevaría entre 20 y 30 puntos básicos la inflación en los Estados Unidos.

Carrière-Swallow y otros (2022) ampliaron el análisis de la UNCTAD (2021) y concluyeron, a través de un modelo de datos de panel para 46 economías (30 avanzadas y 16 emergentes), que un aumento en los costos globales de transporte, medido a través del índice Baltic Dry (BDI), tiene efectos estadísticamente significativos sobre los precios de las importaciones (especialmente de recursos naturales, como los granos, los minerales, el gas y el petróleo), los precios al productor y la inflación. Las estimaciones indican que un incremento de una desviación estándar (21,8 puntos porcentuales) en los costos globales de transporte tendrá un impacto sobre la inflación de 0,15 puntos porcentuales durante 12 meses. El impacto del incremento de los costos aumenta gradualmente hasta llegar al punto máximo en el mes 12, para revertirse seis meses después.

Respecto de cómo el aumento de los fletes impacta en las tasas de inflación, Carrière-Swallow y otros (2022) afirman que el efecto directo se produce sobre los precios de las importaciones de productos terminados, mientras que el efecto indirecto se da sobre el precio de los bienes intermedios importados, las renegociaciones salariales y el cambio en las expectativas de los agentes económicos. De los tres estudios aquí reseñados se concluye que la magnitud del impacto del aumento de los fletes sobre la inflación de cada país dependerá principalmente de la participación de las importaciones en el consumo nacional, de su grado de apertura y de integración en las cadenas de suministro, y de la robustez de su marco monetario.

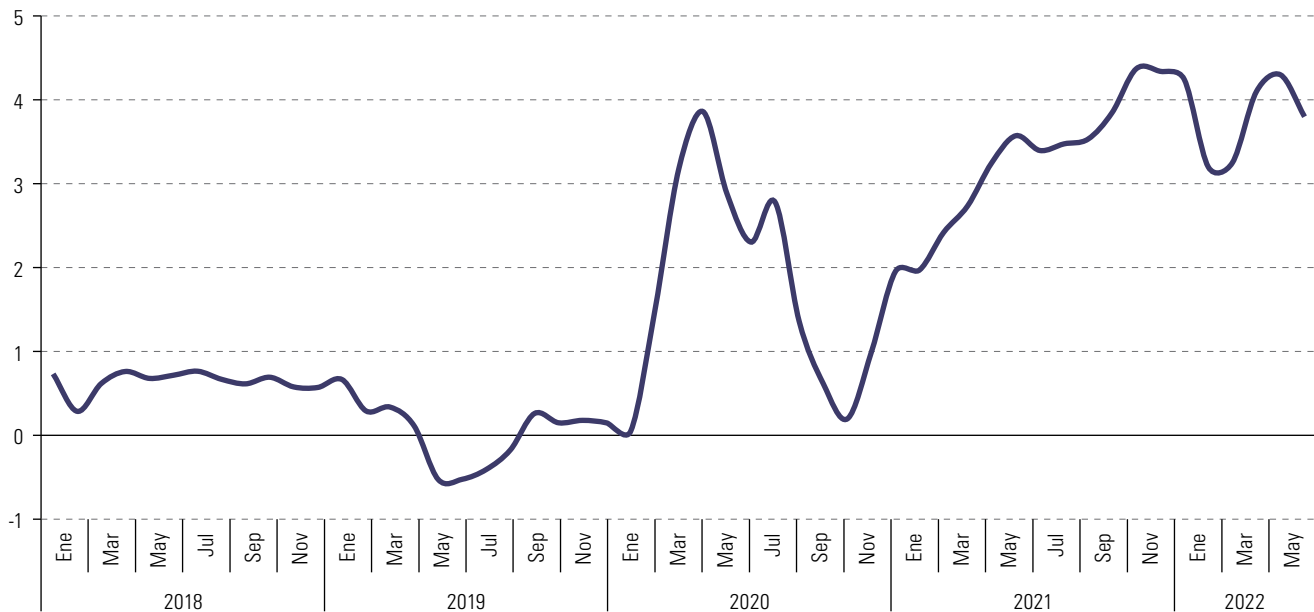
2. Impactos en la actividad logística mundial

Los puertos han sido, históricamente, un nodo clave de complejas redes logísticas marítimas y terrestres. Cada vez se realizan más actividades logísticas integradas a partir de ellos, aprovechando principalmente la posibilidad de agregar valor prestando servicios industriales y de distribución a las cargas, e incluso de generación de energía. En la actualidad, un importante desafío para el sistema portuario es sostener el ritmo de confiabilidad que necesita la logística y que se ha visto resentido por las disrupciones en la cadena de suministro, en especial desde el inicio de la pandemia. Si bien han sido múltiples las distorsiones ocurridas respecto del funcionamiento habitual (previo a la pandemia) de la cadena de suministro, en esta sección se destacan tres de ellas, que han adquirido dimensiones muy significativas: i) las disrupciones operativas, ii) el aumento de los fletes marítimos y iii) el grado de confiabilidad de los servicios de transporte marítimo internacional de contenedores.

Las disrupciones, y sus efectos sobre el funcionamiento de la cadena de suministro, se han cuantificado a través del índice de presión de la cadena de suministro global (GSCPI), como se muestra en el gráfico III.1. El índice está normalizado de forma que un 0 indica que el índice está en su valor medio, con valores positivos que representan cuántas desviaciones estándar tiene el índice por encima de este valor medio (y valores negativos que representan lo contrario).

Gráfico III.1

Índice de presión de la cadena de suministro global (GSCPI), enero de 2018 a mayo de 2022



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos del Banco de la Reserva Federal de Nueva York, 2022.

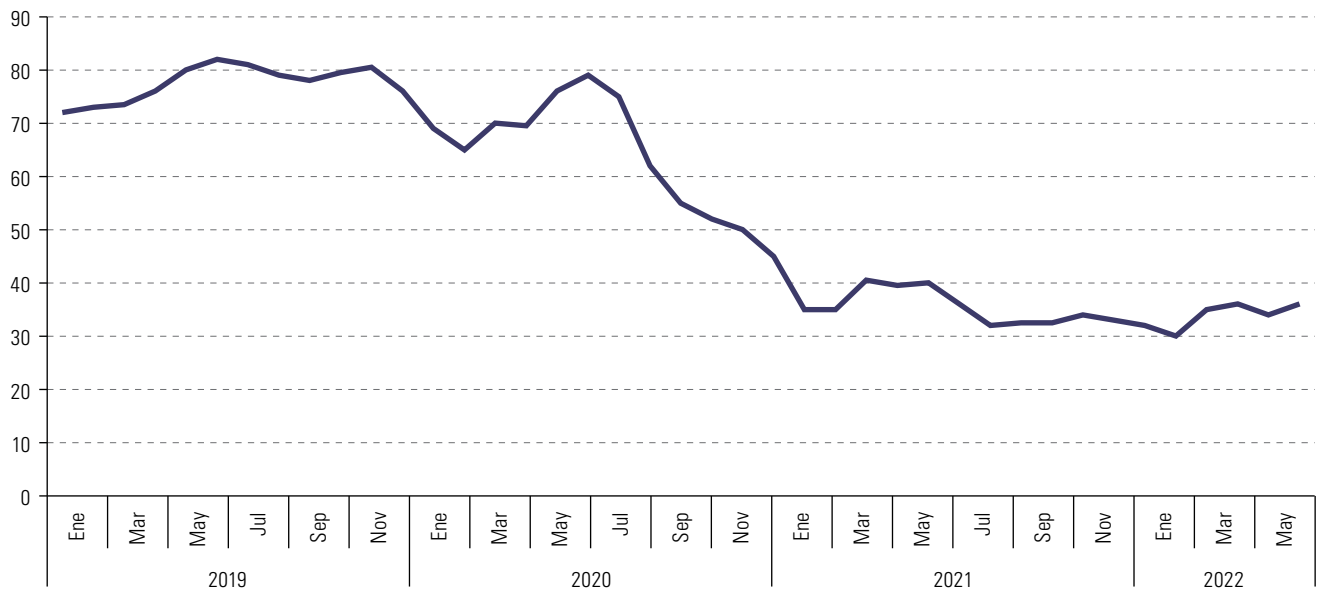
El inicio de la pandemia disparó la primera secuencia de presión sobre la cadena de suministro, que en el primer cuatrimestre de 2020 registró una acelerada elevación hasta alcanzar un valor de 3,8, alimentada por los cierres masivos de fronteras, puertos y aeropuertos que caracterizaron dicha etapa. Inmediatamente después se observa una retracción del índice que es probable que se explique por la contracción del comercio mundial. A partir de octubre de 2020 comienza una nueva presión alcista sobre el índice de la mano de la recuperación del comercio mundial, que coincide con el marcado incremento verificado en los fletes. Desde inicios de 2022, la presión sobre la cadena de suministro había comenzado a aliviarse. Sin embargo, durante el comienzo del conflicto en Ucrania nuevamente la tendencia cambió al alza hasta abril de ese año. Así, a mediados de 2022, el valor del índice se mantiene muy por encima del nivel registrado antes de la pandemia.

Otro aspecto que muestra los problemas en la logística internacional es la caída de la confiabilidad en los servicios marítimos de transporte de contenedores, especialmente desde 2020 (véase el gráfico III.2). Según datos de *Sea-Intelligence* (2022), en mayo de 2022, la fiabilidad³ respecto de la puntualidad de las llegadas de buques portacontenedores en los puertos marítimos bajó un 55% en comparación con el nivel de mayo de 2019, al caer del 80% a solo un 36%. Las medidas operativas adoptadas por las líneas navieras, especialmente las cancelaciones de paradas (*blank sailings*), han tenido un impacto notorio sobre el grado de puntualidad de los servicios.

³ La fiabilidad de la programación es una medida de la puntualidad real de más de 11.000 llegadas de buques, en más de 270 puertos de todo el mundo.

Gráfico III.2

Fiabilidad de los itinerarios marítimos programados, promedio mensual, enero de 2019 a mayo de 2022
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos de Sea-Intelligence, "Global schedule reliability", junio de 2022.

Cuando se percibía que los países se estaban recuperando del impacto de la pandemia, el inicio del conflicto en Ucrania provocó una nueva crisis: algunas zonas del mar Negro y el mar de Azov se tornaron peligrosas o intransitables debido a los ataques con misiles a buques y a la retención de embarcaciones, lo que se sumó a los cierres de rutas para la navegación comercial (T21, 2022). Entre la primera quincena de febrero y la segunda quincena de marzo de 2022, las escalas semanales disminuyeron un 95% en los puertos ucranianos y un 15% en los rusos (Rodrigue, 2022). Aunque la situación ha tendido a mejorar lentamente, la actual coyuntura marítima ha registrado congestiones y mayores tiempos de espera en las terminales portuarias europeas, y, más recientemente, para el envío y recepción de cargas en la Federación de Rusia y Ucrania. La falta de mano de obra portuaria y la escasez de camioneros en Europa han contribuido al aumento de los tiempos de espera en los puertos de contenedores (Alphaliner, 2022).

En los Estados Unidos, la congestión varía mucho de un puerto a otro. Tomando como referencia los principales puertos de cada costa, en junio de 2022, la congestión fluctúa entre 5 y 21 días en la costa este (Hapag-Lloyd, 2022) y es de 5 a 12 días en la costa oeste (Port of Long Beach, 2022). Las rutas que van desde Europa hacia América Latina, en algunos de sus servicios, tienen escala en América del Norte, mientras que para el servicio desde China hacia América Latina, el itinerario cuenta con paradas en los principales puertos de Asia, lo que ha ocasionado que el itinerario hacia nuestra región se haya visto afectado por las grandes rutas mundiales.

Al declararse la pandemia, los principales operadores comenzaron a tomar decisiones restrictivas, anticipando una caída en la actividad global (y, como consecuencia, en el comercio internacional). Ello incluyó cancelaciones de viajes, reducción de frecuencias o cancelación de paradas, especialmente durante 2020, así como disminuciones en el horario de funcionamiento de las terminales. La pronunciada caída en la fiabilidad de los

arribos y partidas generó una primera ola de disrupción en las operaciones portuarias, incrementada con posterioridad al comprobar que, contrariamente a las expectativas iniciales, se asistía a un auge en la demanda de importaciones, en especial de bienes duraderos procedentes de Asia. Se observó, además, un aumento de la congestión portuaria por problemas en el eslabón terrestre, como la falta de choferes para el transporte por camión y de trabajadores para completar los turnos en los puertos. Esta situación provocó enlentecimientos en la cadena, mientras que el aumento del comercio electrónico en el contexto de la pandemia presionó aún más la demanda.

La crisis sanitaria generó un impacto inicial de caída en el comercio internacional, pero al mismo tiempo se produjo un importante desplazamiento de la demanda desde los servicios (muchos de los cuales implican contacto humano) hacia los bienes duraderos (dispositivos electrónicos, equipamiento del hogar, equipos para ejercicios y otros), que se producen principalmente en Asia. De este modo, se generó, de manera inesperada, una notable expansión del comercio marítimo, que pronto sobrepasó la caída inicial. Esto desencadenó un efecto dominó a lo largo de la cadena de suministro y provocó una sobrecarga en los puertos de Los Ángeles y Long Beach, pese a que estos ocupan el primer y el segundo puesto entre los mayores puertos de contenedores de los Estados Unidos, respectivamente. Esta situación ocasionó un grave retraso en la cadena de suministro de ese país, que se extendió a los sistemas de distribución hacia el interior del territorio.

En este contexto, gran parte de la capacidad de almacenaje marítimo existente se trasladó de otras regiones al mercado transpacífico, con lo que se expandieron las disrupciones al conjunto de las rutas marítimas internacionales. Así, en 2020, el volumen del comercio marítimo en contenedores se redujo un 1,3% a nivel mundial y un 5,7% en América Latina y el Caribe (véase el cuadro III.1). Esta caída se revirtió durante 2021 a medida que la actividad económica se recuperaba, con lo que al final de ese año el volumen del comercio marítimo en contenedores se encontraba en niveles superiores a los de 2019, tanto a nivel mundial como en la mayoría de las regiones (las excepciones fueron África Subsahariana y la región compuesta por el subcontinente indio y Oriente Medio).

Cuadro III.1

Variación del volumen del comercio marítimo internacional en contenedores^a por subregiones, 2019-2022
(En porcentajes)

	Enero a junio de 2020 comparado con 2019	Enero a diciembre de 2020 comparado con 2019	Enero a junio de 2021 comparado con 2019	Enero a diciembre de 2021 comparado con 2019	Enero a febrero de 2022 comparado con 2021	Enero a marzo de 2022 comparado con 2021	Enero a abril de 2022 comparado con 2021	Acumulado enero a junio 2022/2021
África Subsahariana	-9,5	-3,6	-1,0	-1,7	-0,8	-1,9	-4,3	-2,7
América del Norte	-8,2	0,5	11,0	10,4	-6,5	-3,1	-3,1	-2,8
América Latina y el Caribe	-12,2	-5,7	0,8	2,6	-6,3	-5,4	-5,4	-3,9
Australasia y Oceanía	-2,8	0,6	4,7	1,8	-9,0	-8,9	-8,9	-6,6
Europa	-7,5	-3,0	2,8	2,1	-0,9	-4,4	-4,4	-5,3
Asia	-5,4	-0,1	7,2	6,7	-1,3	-1,8	-1,8	0,1
Subcontinente indio y Oriente Medio	-9,0	-3,1	-0,8	-2,1	-5,2	-3,6	-3,6	0,7
Mundial	-7,0	-1,3	5,4	4,8	-2,8	-3,1	-3,1	-1,7

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

^a Medido en unidad equivalente a 20 pies (TEU).

Durante 2022, la actividad marítima internacional sufrió los efectos de la desaceleración del crecimiento mundial (véase el capítulo I), del conflicto en Ucrania⁴ y de las restricciones aplicadas por China en el marco de su política de “cero COVID”. Esta considera varias medidas estrictas, como el confinamiento de ciudades completas. En particular, el confinamiento de dos meses de Shanghái en abril y mayo generó una serie de nuevas disrupciones en la cadena mundial de suministro, incluidos quiebres de existencias y mayor permanencia de cargas en puerto. Esta situación hizo que muchos insumos necesarios para el resto del mundo no llegaran o llegaran con retrasos. A la fecha, China mantiene la política de “cero COVID”, que sigue afectando las cadenas de suministro debido a los confinamientos de otras ciudades portuarias y de algunas comunas o distritos vitales de ellas. En este contexto, el volumen del comercio marítimo internacional en contenedores cayó un 1,7% en el primer semestre de 2022 respecto de igual período de 2021, mientras que en América Latina, la variación fue del -3,9%. Únicamente Asia y el subcontinente indio y Oriente Medio presentaron variaciones positivas en la primera mitad del año.

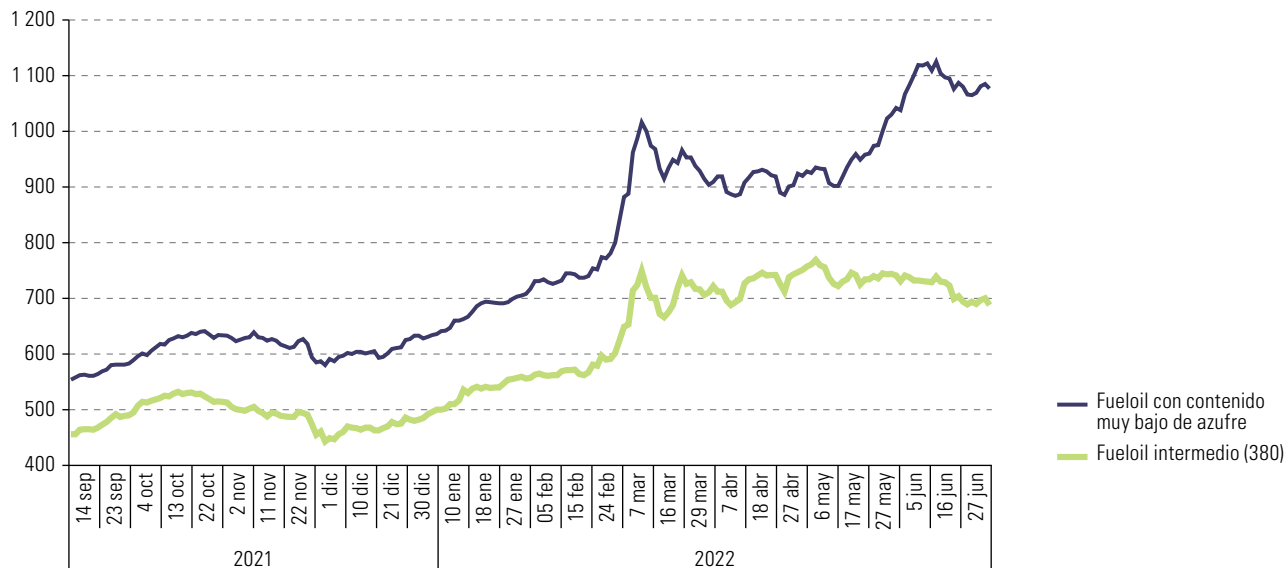
El conflicto entre la Federación de Rusia y Ucrania afectó la actividad portuaria en ambos países, lo que tuvo consecuencias de distintas magnitudes sobre los mercados mundiales de materias primas y energía. Tanto la Federación de Rusia como Ucrania son importantes productores y exportadores de cereales (maíz y trigo). Sin embargo, la mayoría de los cereales producidos a nivel mundial se destinan al consumo interno y solo el 17,1% de la producción se comercializa a nivel internacional. Por el contrario, en el caso del petróleo, el 73,5% de la producción mundial se exporta a los mercados internacionales. Mientras que Ucrania tiene un papel muy limitado, el de la Federación de Rusia es significativo, con el 12,1% de la producción y el 11,4% de las exportaciones (Port Economics Management and Policy, 2020).

Tras el inicio del conflicto, se observó un marcado aumento del precio del combustible utilizado para el transporte marítimo. Los precios del fueloil con contenido muy bajo de azufre y del fueloil intermedio (380) pasaron de 669 dólares y 526 dólares por tonelada métrica, respectivamente, en enero de 2022, a 1.016 dólares y 749 dólares por tonelada métrica, respectivamente, solo unos días después del inicio del conflicto (véase el gráfico III.3). El impacto del conflicto bélico también se reflejó en el precio del West Texas Intermediate (WTI), un crudo ligero que sirve como referente mundial para el precio del petróleo, y del Brent, una mezcla de petróleo crudo cuyo precio es un referente para los precios de las materias primas (véase el gráfico III.4).

⁴ La importancia de la Federación de Rusia y Ucrania en el mercado mundial del transporte de contenedores es marginal y se centra sobre todo en las importaciones de bienes de consumo y alimentos procesados. Los puertos rusos y ucranianos representan el 0,8% del volumen mundial de contenedores (Port Economics Management and Policy, 2020).

Gráfico III.3

Precio del fueloil con contenido muy bajo de azufre y el fueloil intermedio (380), septiembre de 2021 a junio de 2022
(En dólares por tonelada métrica)

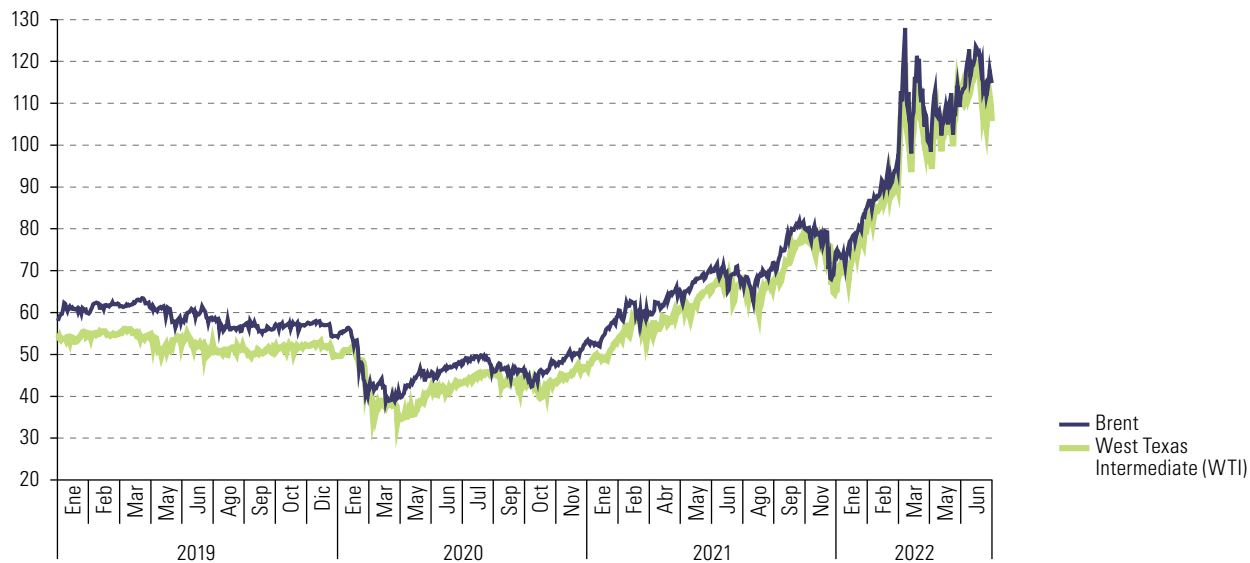


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos de Ship & Bunker, 2022.

Nota: El fueloil con contenido muy bajo de azufre es un combustible marino utilizado para la propulsión de los barcos, que tiene la característica de contar con un máximo del 0,5% de azufre. El fueloil intermedio (380) es un combustible similar, tradicional, con un máximo del 3,5% de azufre.

Gráfico III.4

Precio del West Texas Intermediate (WTI) y el Brent, enero de 2019 a junio de 2022
(índice, enero 2014=100)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos de Bloomberg, 2022.

3. Dinámica reciente del comercio marítimo regional en contenedores

En términos de exportaciones en contenedores⁵, casi todas las subregiones de América Latina y el Caribe registraron variaciones positivas en el primer semestre de 2022, comparado con el mismo período de 2021 (véase el cuadro III.2). Hasta la fecha, solo la costa este de América del Sur y la costa del Pacífico de Panamá han exhibido variaciones negativas en 2022 en relación con 2021. Por su parte, las exportaciones desde la costa del Golfo de México básicamente se mantuvieron en los mismos niveles durante el primer semestre de 2022 comparado con 2021. En el caso de las importaciones, los resultados son menos positivos. La costa este de América del Sur, la costa del Pacífico de Centroamérica y la costa del Golfo de México mostraron variaciones negativas entre enero y junio de 2022 comparado con igual período de 2021.

Cuadro III.2

América Latina y el Caribe: variación del volumen de las exportaciones e importaciones marítimas por costa^a, 2019 a junio de 2022

(En porcentajes)

Costa	Puertos y representación del movimiento portuario de la suma de puertos en la costa (En porcentajes, calculados en los niveles de 2021, en TEU)	Período	Variaciones de las exportaciones de 2022 con respecto a 2021	Variaciones de las exportaciones de 2022 con respecto a 2019	Variaciones de las importaciones de 2022 con respecto a 2021	Variaciones de las importaciones de 2022 con respecto a 2019
Costa este de América del Sur	Incluye la totalidad del Brasil y el Uruguay, y la zona portuaria de Buenos Aires y Zárate y Rosario en la Argentina (97,8)	enero a junio	-3,0	8,9	-6,9	11,2
Costa oeste de América del Sur	Incluye El Callao en el Perú, San Antonio, Talcahuano/San Vicente y Valparaíso en Chile, y Guayaquil en el Ecuador (77,7)	enero a junio	11,0	15,1	6,2	13,1
El Caribe	Incluye Bahía de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta en Colombia, Kingston en Jamaica, y Puerto España y Point Lisas en Trinidad y Tabago (64,7)	enero a junio	8,2	22,0	7,2	10,6
Centroamérica-El Caribe	Incluye Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla en Guatemala, Puerto Castilla y Puerto Cortés en Honduras, Arlen Siu en Nicaragua y Limón-Moín (APM) en Costa Rica (100,0)	enero a junio	5,3	7,7	11,6	24,9
Centroamérica-Pacífico	Incluye Acajutla en El Salvador, Puerto Quetzal en Guatemala, San Lorenzo en Honduras, Corinto en Nicaragua y Puerto Caldera en Costa Rica (100,0)	enero a junio	8,1	7,7	-4,0	2,6
Costa del Golfo de México	Incluye Veracruz y Altamira+Tampico en México (90,0)	enero a junio	-0,2	1,8	-2,9	1,3
Costa del Pacífico de México	Incluye Manzanillo y Lázaro Cárdenas en México (91,0)	enero a junio	10,9	16,6	13,5	27,4
Costa del Caribe de Panamá	Incluye las terminales de Colon Container Terminal (CCT), Manzanillo International Terminal (MIT) y Cristóbal en Panamá (97,1)	enero a junio	14,2	6,8	10,4	-13,2
Costa del Pacífico de Panamá	Incluye las terminales de Balboa y Rodman (PSA) en Panamá (100,0)	enero a junio	-18,6	-22,4	14,8	-0,4

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos oficiales de los puertos de la muestra.

Nota: Para cada costa, el total de la representatividad de la suma de los puertos incluidos está indicado entre paréntesis. Para el Caribe se consideraron los puertos de nivel 1 y 2 (sin incluir a las Bahamas). El color azul representa variaciones positivas y el color rojo representa variaciones negativas en los períodos indicados en cada columna.

^a Medido en unidad equivalente a 20 pies (TEU).

⁵ Considerando solo los contenedores llenos medidos en TEU.

El movimiento de contenedores a nivel regional (*throughput*⁶) presentó variaciones en general pequeñas en el primer semestre de 2022 con respecto a igual período de 2021. La principal excepción fue la costa mexicana del Pacífico, que mostró un dinamismo muy superior a las demás costas (véase el cuadro III.3). Por el contrario, al comparar el primer semestre de 2022 con igual período de 2019 (prepandemia), los resultados son más positivos. Esto puede explicarse en parte por el aumento del trasbordo durante la pandemia en los grandes puertos central de distribución de carga de la región. Así, el menor dinamismo reciente del movimiento de contenedores podría señalar el regreso a los niveles de trasbordo observados previo a la pandemia.

Cuadro III.3

América Latina y el Caribe: variación de los movimientos de contenedores por costa^a, 2019 a junio de 2022
(En porcentajes)

Costa	Puertos y representación del movimiento portuario de la suma de puertos en la costa (calculado a los niveles de 2021, en TEU)	Período	Variación de 2022 en comparación con 2021	Variación de 2022 en comparación con 2019
Costa este de América del Sur	Incluye la totalidad del Brasil y el Uruguay, y la zona portuaria de Buenos Aires y Zárate y Rosario en la Argentina (97,8)	enero a junio	-0,8	14,6
Costa oeste de América del Sur	Incluye El Callao en el Perú, San Antonio, Talcahuano/San Vicente y Valparaíso en Chile, y Guayaquil en el Ecuador (77,7)	enero a junio	2,0	-5,3
El Caribe	Incluye Bahía de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta en Colombia, Kingston en Jamaica, y Puerto España y Point Lisas en Trinidad y Tobago (64,7)	enero a junio	2,1	21,9
Centroamérica-El Caribe	Incluye Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla en Guatemala, Puerto Castilla y Puerto Cortés en Honduras, Arlen Siu en Nicaragua y Limón-Moín (APM) en Costa Rica (100,0)	enero a junio	4,0	8,5
Centroamérica-Pacífico	Incluye Acajutla en El Salvador, Puerto Quetzal en Guatemala, San Lorenzo en Honduras, Corinto en Nicaragua y Puerto Caldera en Costa Rica (100,0)	enero a junio	0,7	0,9
Golfo de México	Incluye Veracruz y Altamira+Tampico en México (90,0)	enero a junio	-1,9	-1,3
Costa del Pacífico de México	Incluye Manzanillo y Lázaro Cárdenas en México (91,0)	enero a junio	15,3	24,1
Costa del Caribe de Panamá	Incluye las terminales de Colon Container Terminal (CCT), Manzanillo International Terminal (MIT) y Cristóbal en Panamá (97,1)	enero a junio	3,2	27,1
Costa del Pacífico de Panamá	Incluye las terminales de Balboa y Rodman (PSA) en Panamá (100,0)	enero a junio	-6,6	23,3

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos oficiales de los puertos de la muestra.

Nota: Para cada costa, el total de la representatividad de la suma de los puertos incluidos está indicado entre paréntesis. Para el Caribe, se consideraron los puertos de nivel 1 y 2 (sin incluir a las Bahamas). El color azul representa variaciones positivas y el color rojo representa variaciones negativas en los períodos indicados en cada columna.

^a Medido en unidad equivalente a 20 pies (TEU).

4. Aumento en los fletes marítimos del transporte internacional de mercancías

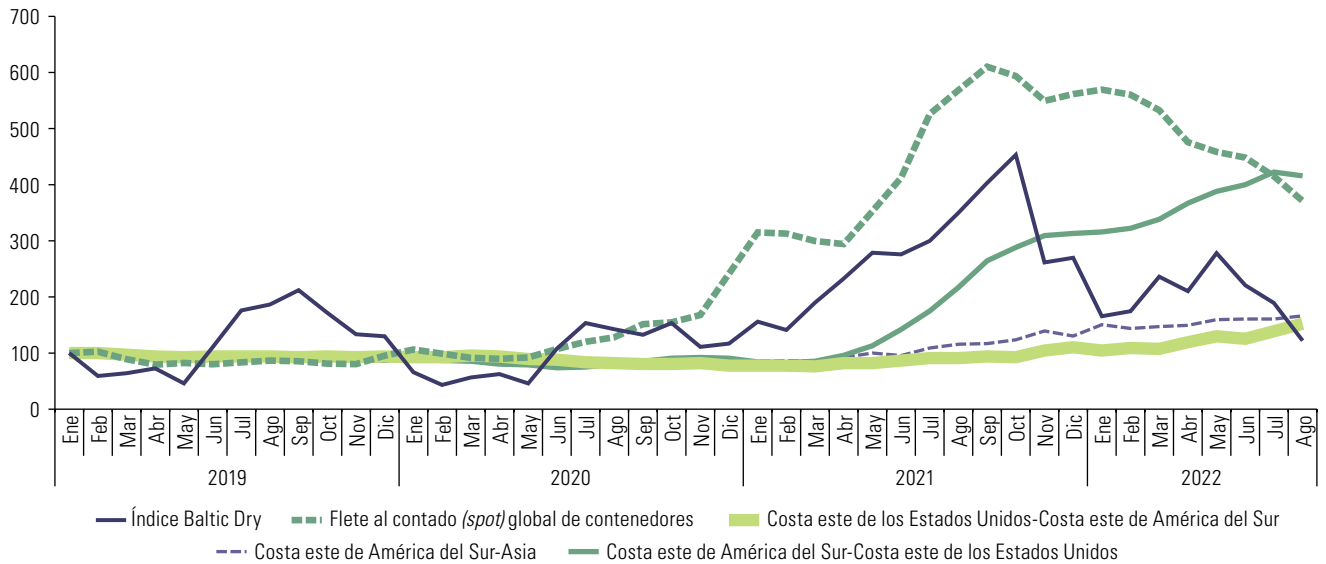
Uno de los efectos más importantes es el notorio incremento del precio del transporte de mercancías por mar (es decir, los fletes marítimos). Los gráficos III.5 y III.6 muestran esa evolución desde antes del inicio de la pandemia. Después de haberse observado un crecimiento acentuado en todas las rutas internacionales del comercio en contenedores, en los últimos meses se comienza a apreciar una tendencia a la baja en las rutas entre los Estados Unidos, Europa y Asia, más no en las rutas con origen o destino en América Latina. En todos los casos se considera el precio al contado, que se diferencia de los precios de contrato que firman las grandes empresas exportadoras con los transportistas. En consecuencia, los cambios en los precios de transporte afectan más a los pequeños y medianos exportadores, y a todos aquellos que deben recurrir a un servicio de transporte por fuera de los contratos establecidos, independientemente

⁶ Este concepto incluye todos los movimientos de contenedores llenos y vacíos realizados en las terminales o puertos.

del tamaño del cliente. En los gráficos III.5 y III.6 se observan los fletes de grandes rutas internacionales del comercio en contenedores, y otras de rango medio que son especialmente importantes para América Latina. Asimismo, se ha incluido el comportamiento del índice Baltic Dry (BDI), que se refiere al costo del transporte de materias primas a granel, como los productos agrícolas y minerales.

Gráfico III.5

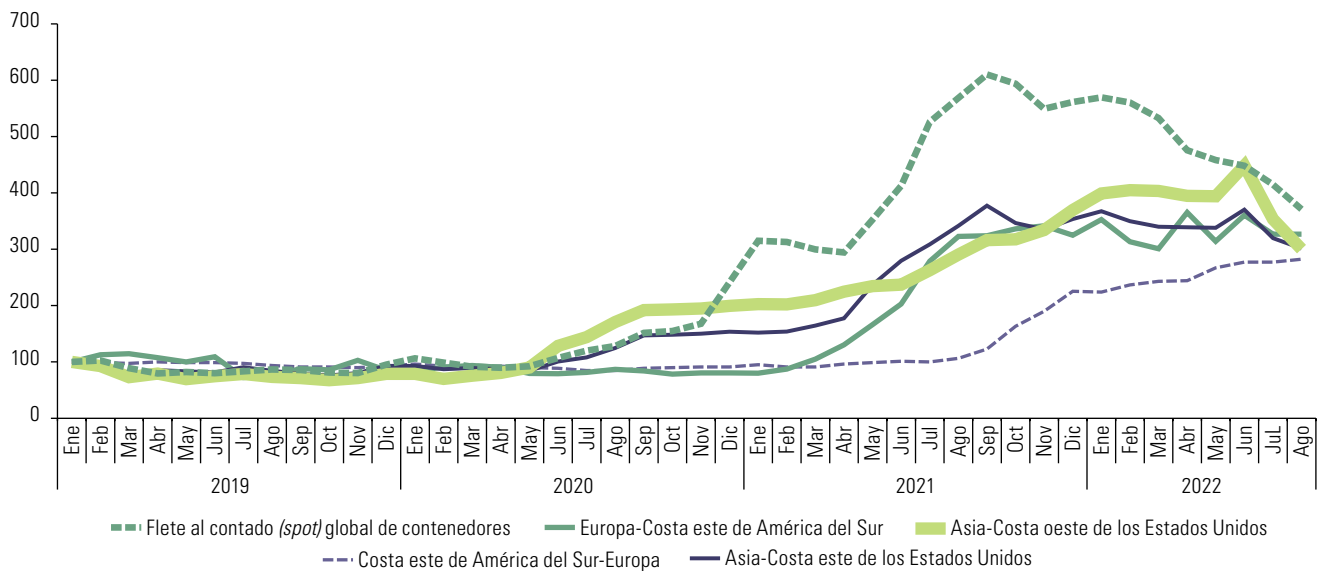
Fletes de grandes rutas internacionales del comercio en contenedores, enero de 2019 a agosto de 2022 (Índice, enero de 2019=100)



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

Gráfico III.6

Fletes de rutas del comercio mundial y de América Latina, enero de 2019 a agosto de 2022 (Índice, enero de 2019=100)



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

En el gráfico III.5 se aprecia que las distorsiones de los precios coinciden con el período inicial de la pandemia. Asimismo, el costo de transporte de las exportaciones de la región hacia los Estados Unidos creció en forma sostenida: el valor de junio de 2022 era cuatro veces mayor que el de enero de 2019. Por su parte, el costo de transporte de las importaciones desde Asia en la actualidad es 4,3 veces mayor que el de enero de 2019, e incluso por largos períodos superó ampliamente la media mundial. Por otra parte, la evolución del índice Baltic Dry ha sido volátil y siempre por encima de la base. En octubre de 2021, el índice llegó a situarse en un valor equivalente a 4,5 veces su nivel de enero de 2019, y actualmente se ubica en poco más del doble de dicho nivel.

En el gráfico III.6 se representa la evolución desde 2019 de los fletes de otras rutas importantes del comercio mundial y de América Latina. Se aprecia que todos aumentaron desde la irrupción de la pandemia, aunque menos que el promedio global. Lo más notorio es que todos los precios han mantenido una tendencia al alza pese a la tendencia decreciente observada en el promedio global. Cabe apuntar que el comercio de América Latina (en este caso representada por los países de la costa este de América del Sur) ha mantenido una tendencia creciente de forma sostenida desde el tercer trimestre de 2021, tanto para las importaciones como para las exportaciones.

B. El ciclo marítimo, las condiciones de mercado y el comportamiento de los fletes

Se puede decir que los mercados de transporte marítimo funcionan de forma competitiva en el caso de los contenedores, graneles líquidos y secos o productos generales y cargas rodantes. Sin embargo, al tratarse de una actividad de servicio, su demanda deriva de la actividad principal, que es el transporte del comercio interno, regional o internacional. Por tal motivo, la demanda de transporte está vinculada al ciclo económico o ciclo general de negocios. Esa demanda, y su relación con la oferta y sus efectos en el precio final (el flete), se vincula estrechamente al llamado ciclo marítimo.

Debido a que se trata de procesos de embarque en itinerarios regulares, el transporte marítimo de contenedores está influido por las características del ciclo marítimo, que, a su vez, está vinculado al ciclo económico. No obstante, la misma descripción es válida para los embarques de productos básicos, que, por lo general, no son regulares.

Hay datos que apuntan a que el ajuste o el acoplamiento rápido entre oferta y demanda del transporte de contenedores (relacionado con el ciclo marítimo) es dependiente de una oferta que se caracteriza por su inelasticidad, condicionando a la demanda para ajustarse en el equilibrio (Cipoletta y Sánchez, 2010). Si bien existen varias razones para explicar dicha inelasticidad de la oferta, una razón evidente es que la oferta crece en forma discreta. En efecto, está sujeta a los tiempos de contratación y construcción de nuevas embarcaciones, proceso que suele demorar, en promedio, dos años, con plazos superiores cuando la industria está ocupada con muchas órdenes de construcción, o menores cuando se está en la parte inversa del ciclo. Cuando se trata de que la oferta decrezca, si bien también ocurre en forma discreta, la elasticidad es completamente diferente: uno o más buques pueden retirarse temporalmente del servicio, cambiando con rapidez la oferta efectiva en el mercado.

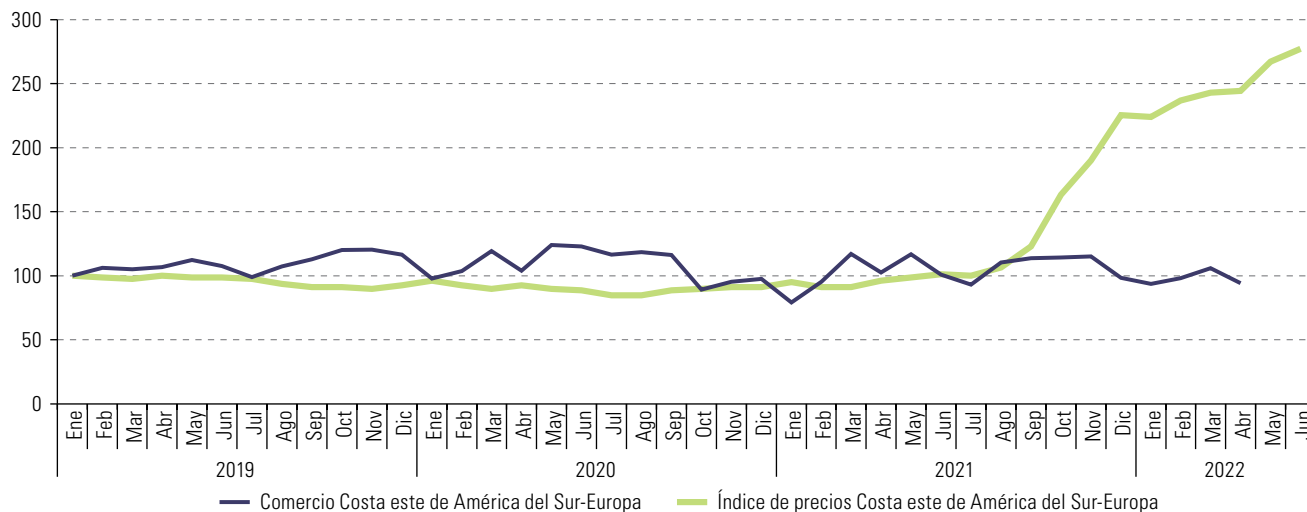
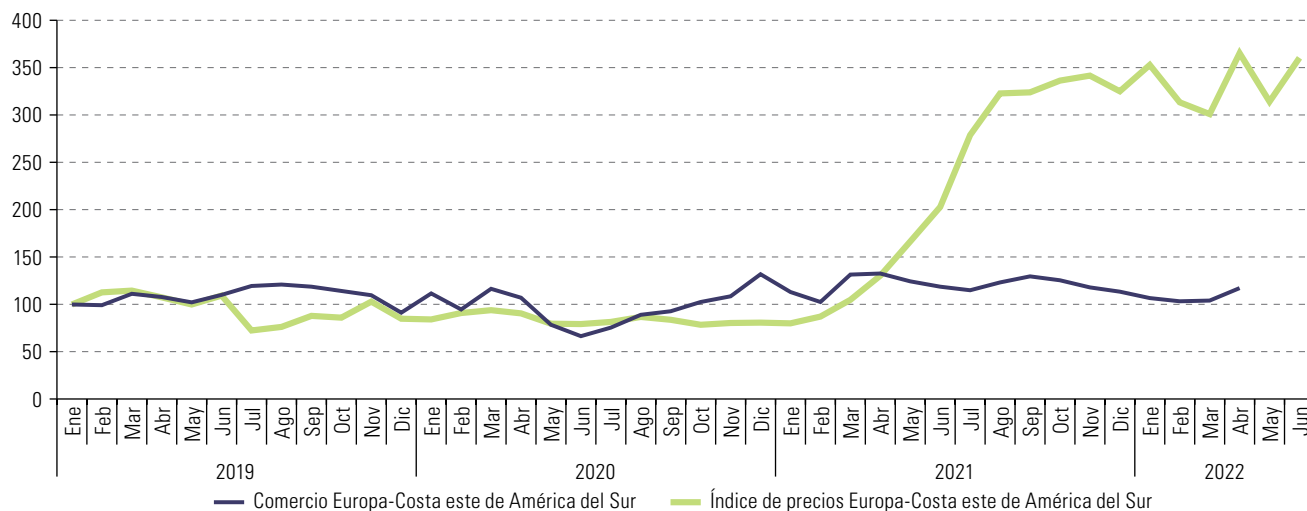
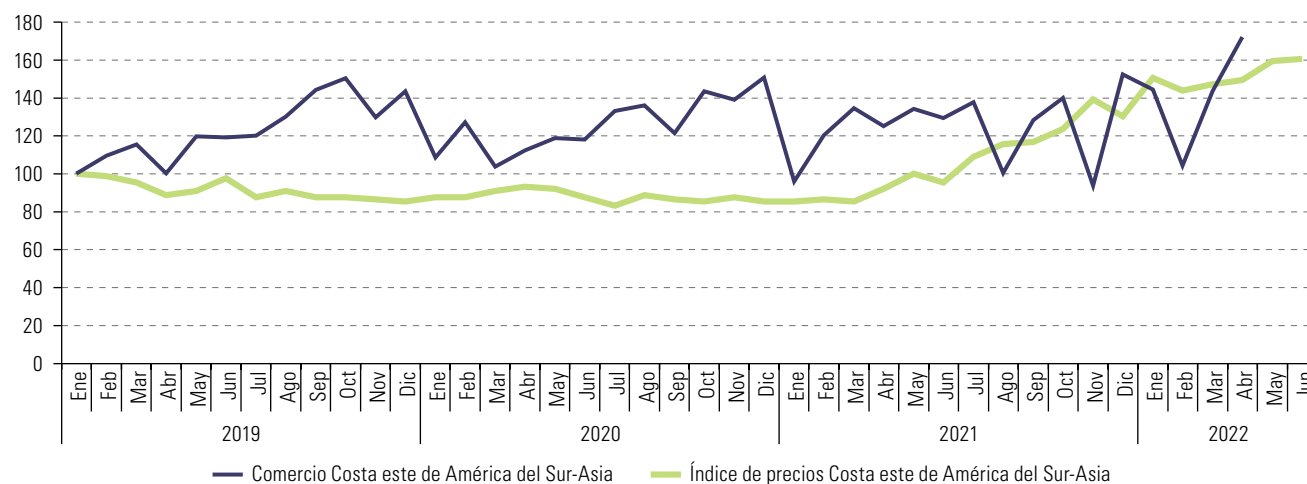
Para entender la interacción entre la oferta y la demanda en el mercado del transporte marítimo de carga, se ha recurrido históricamente a la teoría del ciclo marítimo. Este puede definirse como una secuencia temporal de ajustes en busca del equilibrio entre la oferta y la demanda de los servicios del mercado marítimo, y la teoría económica lo compara con una tela de araña en la que el costo y el producto se comportan de forma cíclica: durante un determinado período, el precio se sitúa por encima del nivel de equilibrio y eso hace que la cantidad ofrecida en el siguiente período esté por encima del nivel de equilibrio. En consecuencia, cuando esto ocurre, el costo se ubicará debajo del nivel de equilibrio, la expansión de la flota (capacidad de embarque) se detendrá y, al enfrentar un crecimiento exógeno de la demanda, la reacción tardía de la oferta ubicará el precio por arriba del nivel de equilibrio, y así sucesivamente.

A la definición tradicional esbozada por Stopford (2009), Sánchez (2019) agrega, a las características del ajuste, las expectativas de los agentes económicos. Estos, atentos a las variaciones del precio, tienen el incentivo de expandir la capacidad (ordenando la construcción de más buques) cuando los precios suben y se retraen en la nueva construcción o incluso desmantelan barcos cuando los precios bajan. El ajuste hacia el equilibrio no es inmediato, como ocurre cuando en una industria la oferta tiende a ser elástica a corto plazo. En el ciclo marítimo, se combinan los incentivos generados por los precios y la inelasticidad de la oferta de este mercado. De hecho, el ciclo funciona debido a una falta de simultaneidad entre la producción de navíos (cambios en la oferta) y el dinamismo de la demanda, que es exógena y depende del ciclo económico. Es decir, dada una situación de bajos fletes en el sector marítimo, hay menos órdenes de construcción y un mayor número de navíos se envían a desguace, o simplemente se detienen (lo que equivale a suspender un turno de una fábrica). Cuando la demanda crece y se solicitan más servicios de transporte, la oferta (en cantidad de navíos o disponibilidad de capacidad efectiva de transporte) no está preparada para responder rápidamente, lo que ocasiona el incremento de los fletes y el recomienzo de la construcción, disparando una posterior sobreoferta, menor cantidad de cargas y demás. Para que el ajuste actúe de esta manera, el mercado debe funcionar en un ambiente competitivo, de modo que no haya actores que individualmente tengan la capacidad de alterar su marcha regular.

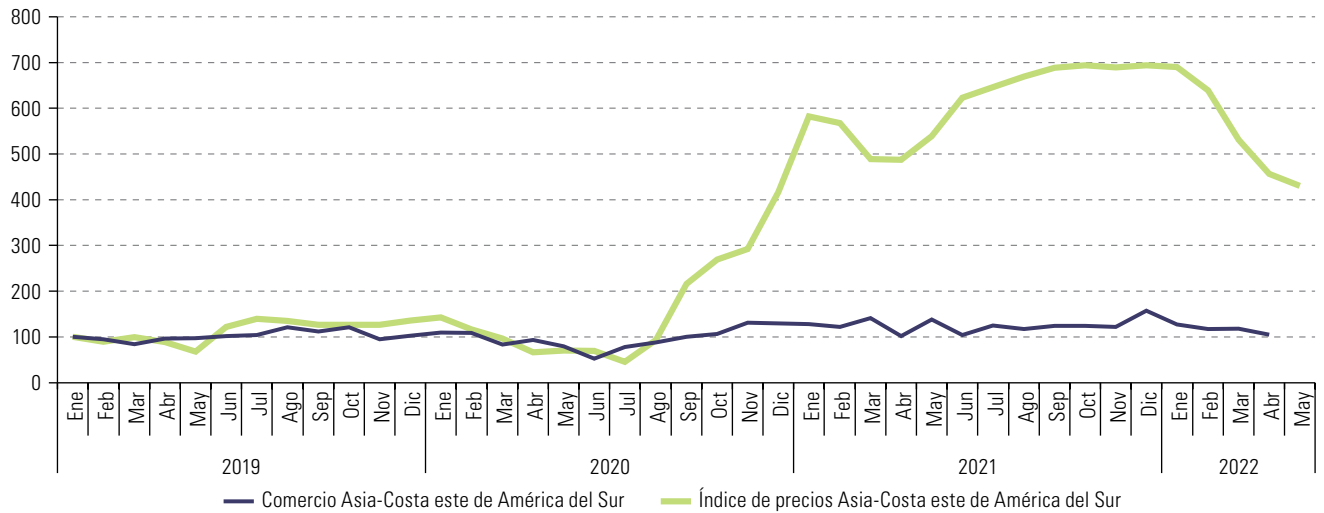
En general, el ciclo marítimo ha explicado de forma aceptable el funcionamiento de los mercados por mucho tiempo. En los últimos años, el comportamiento que ha tenido el comercio marítimo con respecto a los fletes, ha mostrado un nuevo dinamismo en casi todas las rutas a nivel mundial. Mientras que el comercio ha mostrado un comportamiento relativamente estable, e incluso en algunos casos con tendencia decreciente, el aumento de los fletes de contenedores ha sido mayor. En el gráfico III.7 se aprecia dicho comportamiento para un grupo de rutas comerciales muy relevantes a nivel mundial y regional. En tal sentido, se han considerado las rutas de Costa este de América del Sur-Europa, Costa este de América del Sur-Asia y Costa este de América del Sur-Costa este de los Estados Unidos (para el comercio en ambos sentidos), así como las rutas desde Asia hacia las costas este y oeste de los Estados Unidos.

Gráfico III.7

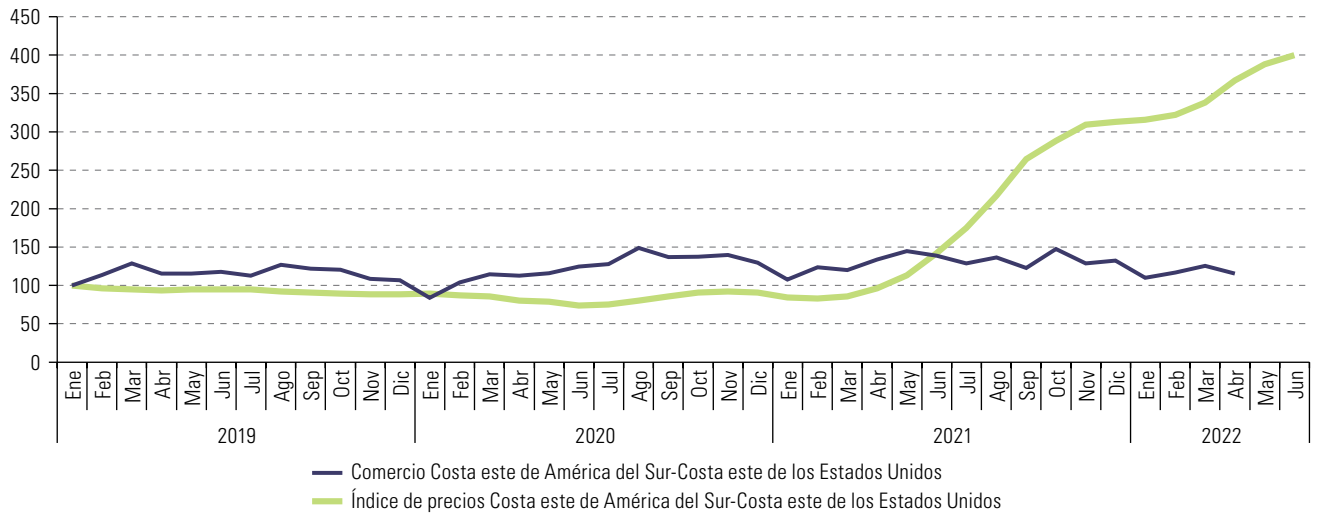
Comercio y fletes en rutas marítimas seleccionadas, enero de 2019 a último mes de 2022 con información disponible
(Índices, enero de 2019=100)

A. Costa este de América del Sur-Europa**B. Europa-Costa este de América del Sur****C. Costa este de América del Sur-Asia**

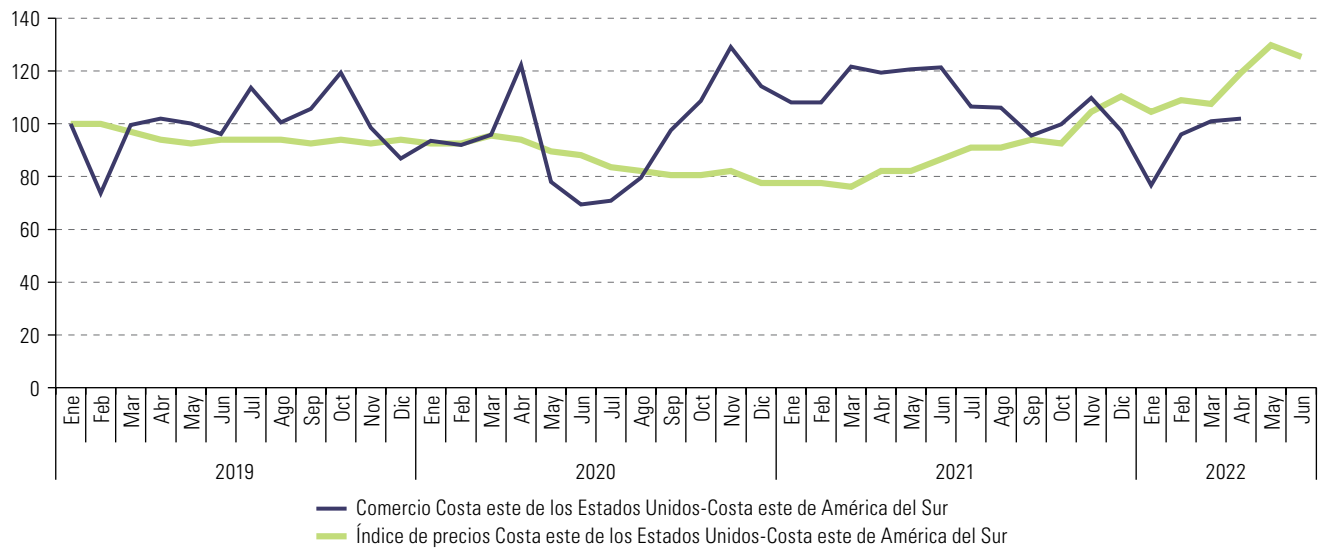
D. Asia-Costa este de América del Sur



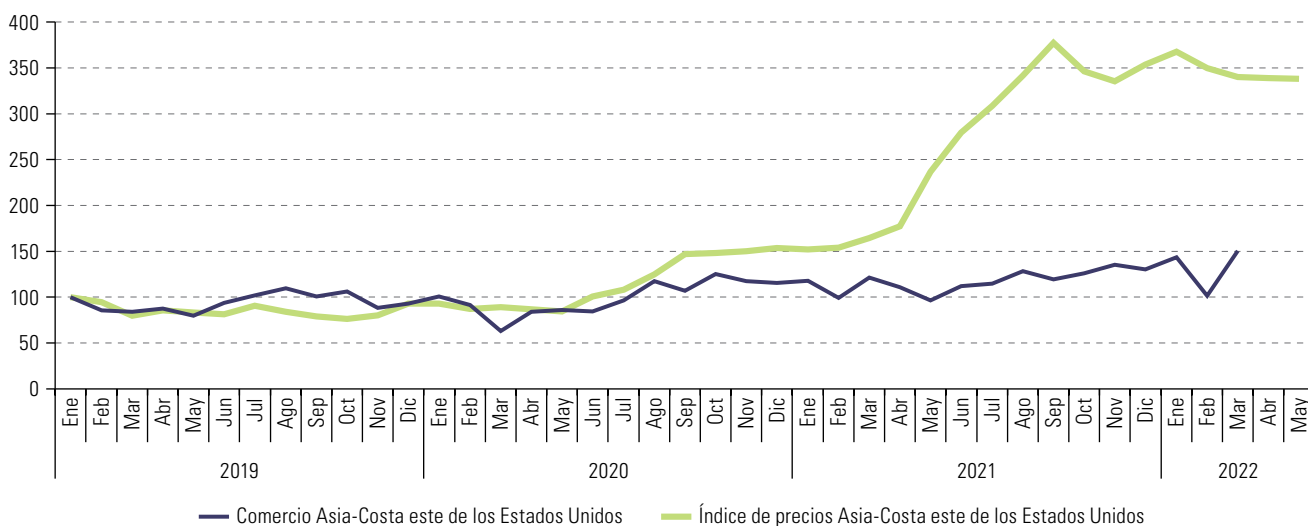
E. Costa este de América del Sur-Costa este de los Estados Unidos



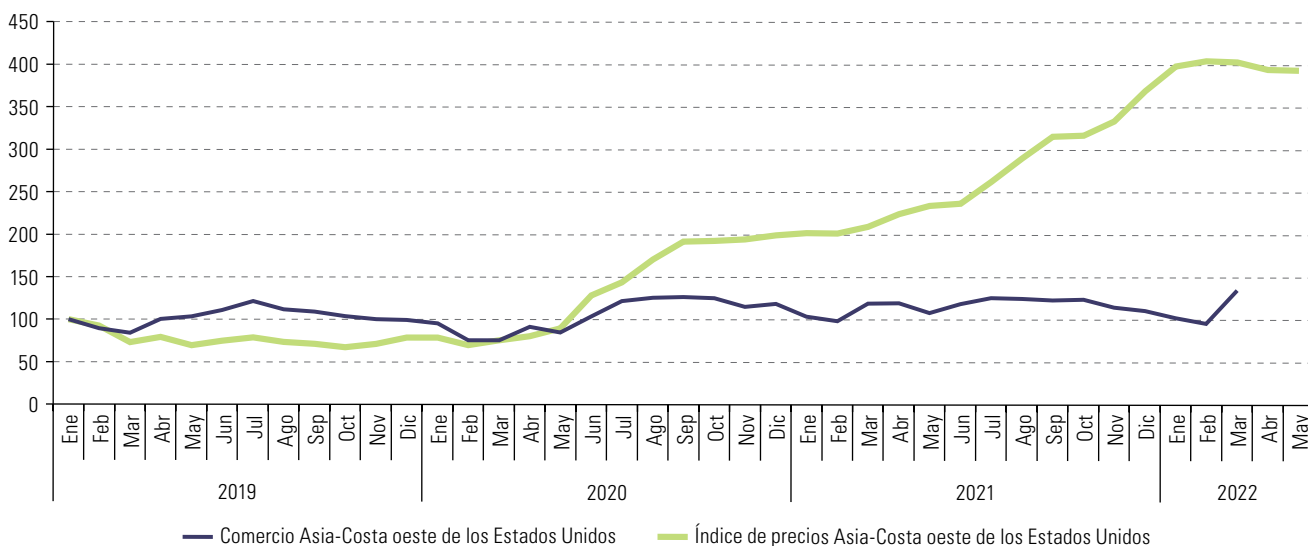
F. Costa este de los Estados Unidos-Costa este de América del Sur



G. Asia-Costa este de los Estados Unidos



H. Asia-Costa oeste de los Estados Unidos



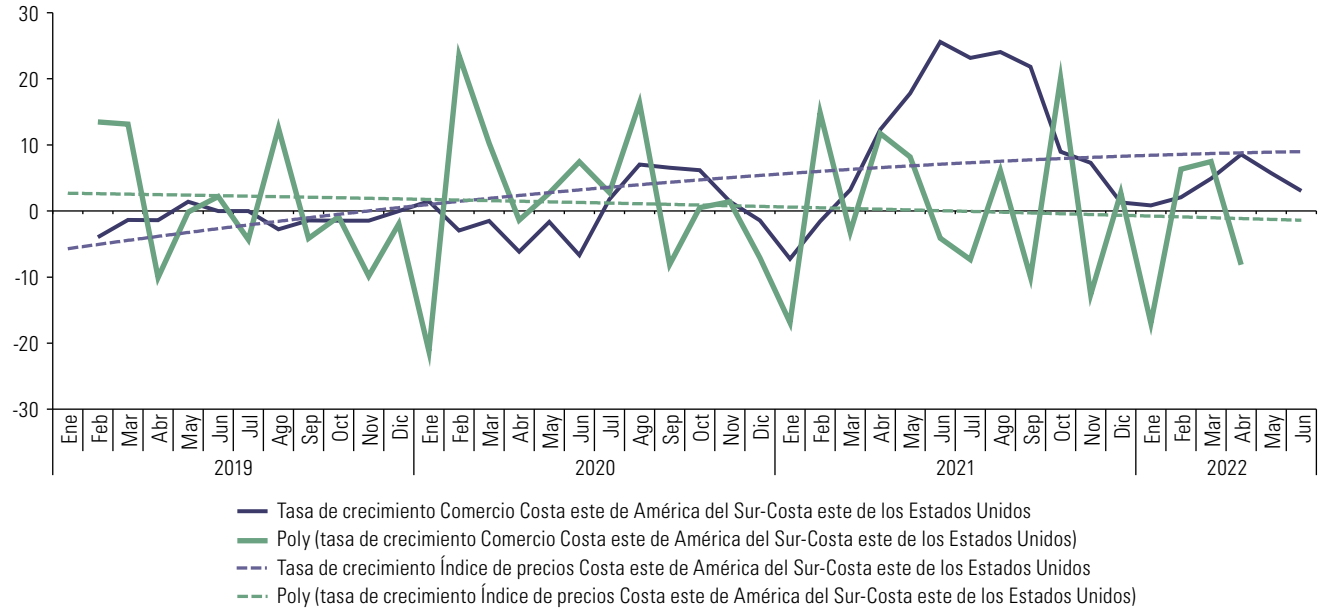
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos de la Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Container Trade Statistics (CTS) y Freightos.

La disparidad entre el comportamiento de la demanda y del precio que se aprecia en la mayoría de los paneles del gráfico III.7 también se puede analizar en el gráfico III.8, donde, a modo ilustrativo, se incluyen algunos ejemplos de rutas importantes. A partir de la pandemia se observan las disparidades previamente mencionadas, en particular la relación entre las tasas de variación entre la cantidad demandada y el precio.

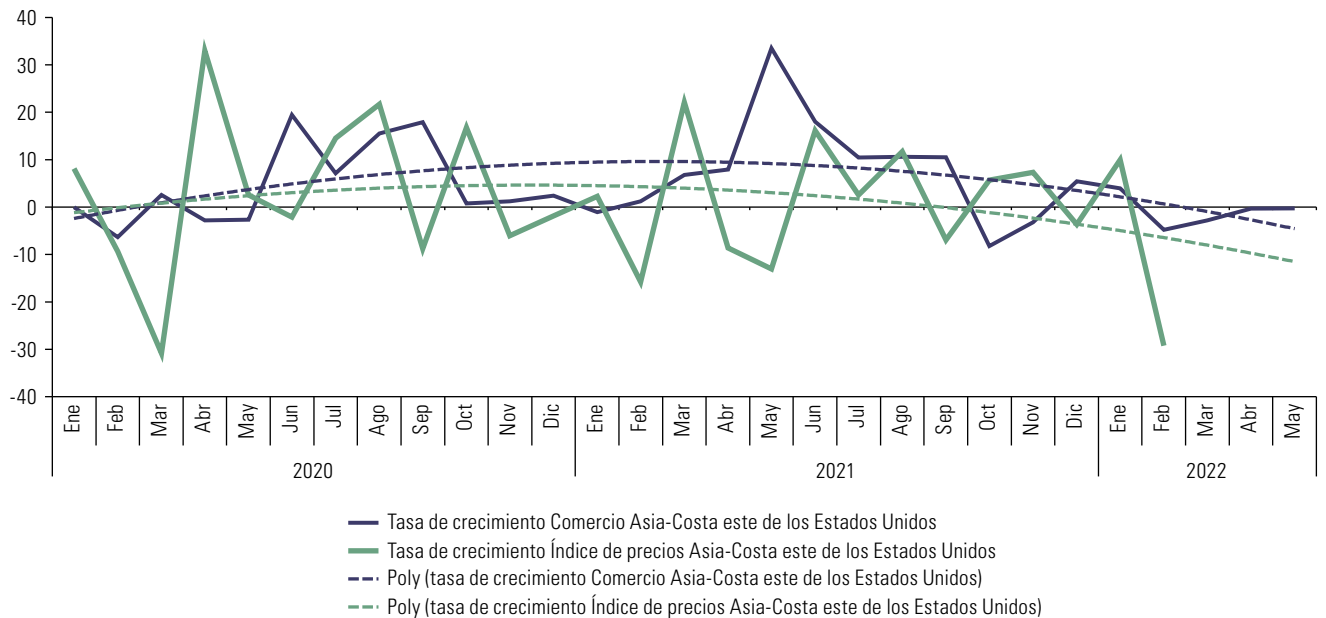
Gráfico III.8

Tasas de crecimiento del comercio y los fletes en rutas marítimas seleccionadas, enero de 2019 a último mes de 2022 con información disponible
(Índices, enero de 2019=100)

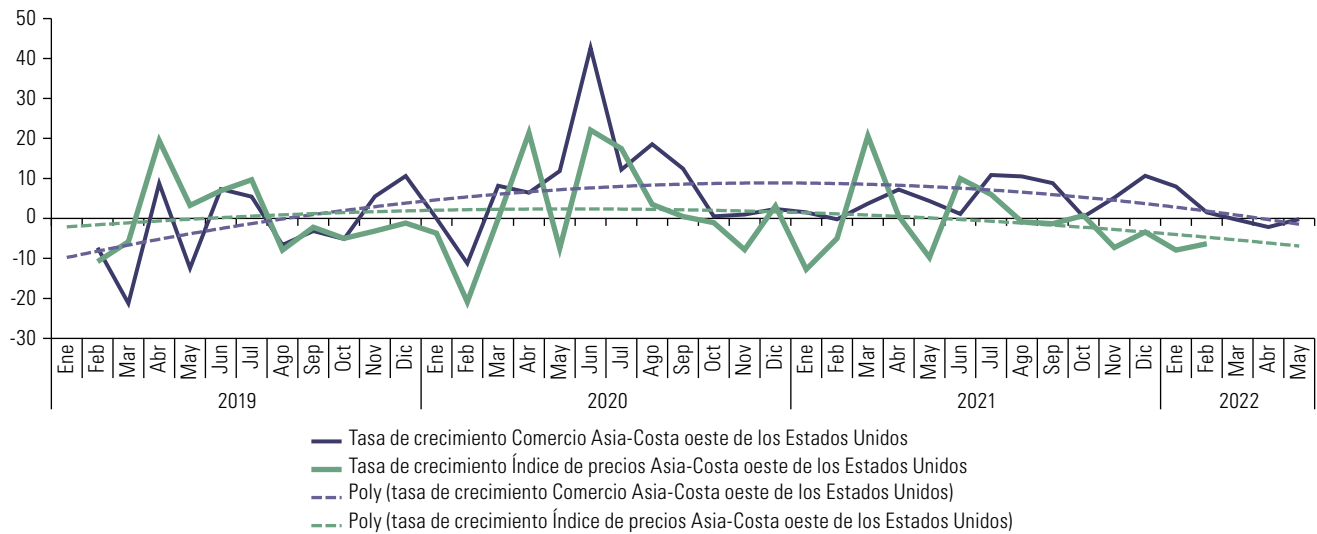
A. Costa este de América del Sur-Costa este de los Estados Unidos



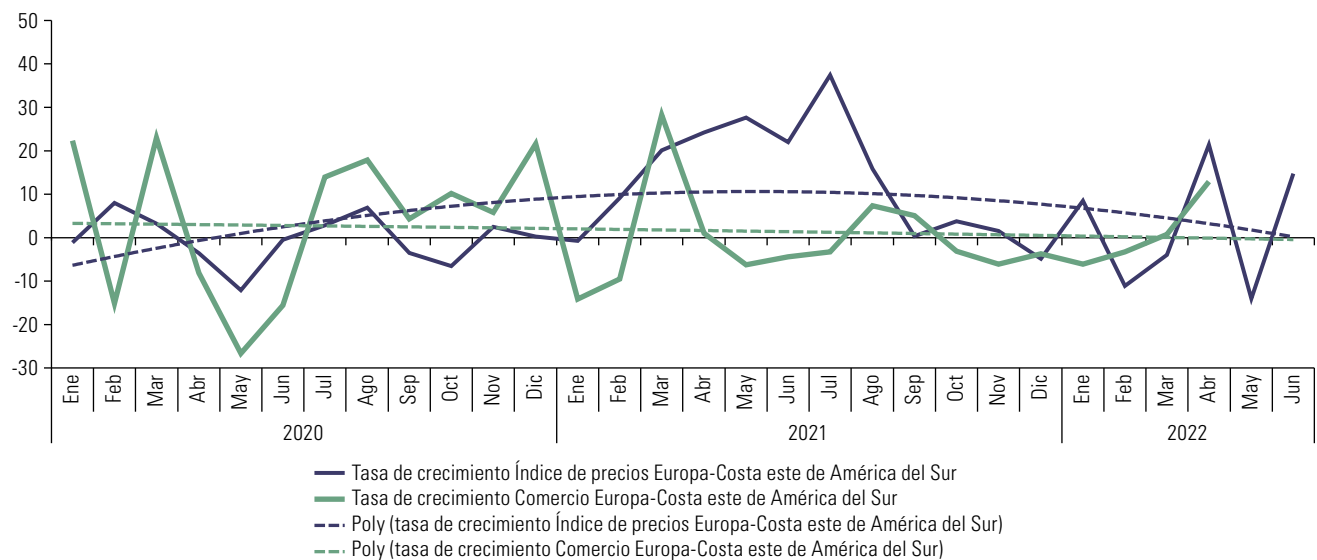
B. Asia-Costa este de los Estados Unidos



C. Asia-Costa oeste de los Estados Unidos



D. Europa-Costa este de América del Sur



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos de la Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); Container Trade Statistics (CTS) y Freightos.

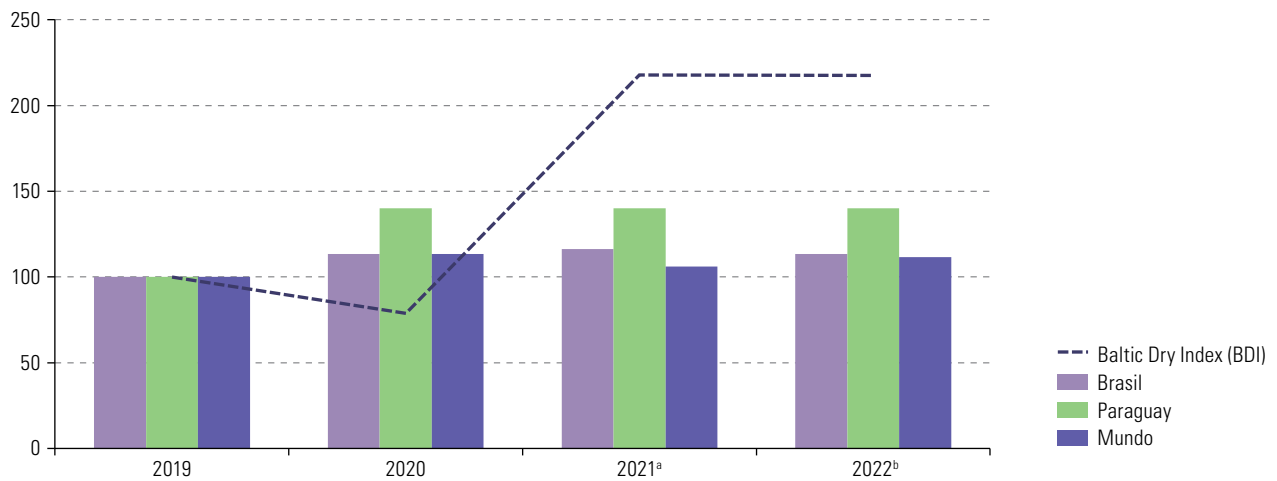
Nota: Poly es la curva de tendencia polinómica de cada variable.

En resumen, en los últimos años se han observado algunos cambios en el funcionamiento tradicional del ciclo marítimo, que ha exhibido un comportamiento diferente entre las cantidades y precios. Esto podría explicarse por la trayectoria de la oferta, que se vio alterada por las condiciones imperantes durante la pandemia, así como por la cancelación de paradas y la inactividad temporal de los buques (*laid-up*), problemas de congestión portuaria y en la distribución tierra adentro, por una insuficiente dotación de trabajadores debido a los contagios, entre otros factores. La evidencia disponible no permite concluir a cabalidad si el comportamiento de la oferta ha respondido a una actuación deliberada por parte de la industria o si ha sido resultado de las alteraciones propias de las condiciones en que el mercado funcionó debido a las restricciones derivadas de la pandemia. Mientras que el Foro Internacional del Transporte (2022) se inclina más por la primera opción, la Comisión Marítima Federal de los Estados Unidos sostiene lo contrario al afirmar que lo ocurrido se corresponde con la acción de la oferta y la demanda (véase un análisis más detallado de dicho dictamen en la sección C).

De manera similar, se puede analizar el comportamiento de los precios y las cantidades transportadas de materias primas. En el caso de la soja, se observa que las exportaciones mundiales y las del Brasil tuvieron un incremento moderado desde 2019, mientras que las del Paraguay registraron una mayor expansión. Sin embargo, el índice Baltic Dry (BDI), que mide el valor de los fletes marítimos de diversos granos secos, tuvo desde 2020 un alza muy superior a la de los volúmenes exportados (véase el gráfico III.9). También se aprecian disparidades entre el comportamiento de los precios y de las cantidades transportadas en el caso de las exportaciones de carbón (véase el gráfico III.10).

Gráfico III.9

Índice del volumen de exportaciones de soja en toneladas de países seleccionados y del mundo e índice del precio en dólares del índice Baltic Dry
(Índice, base enero 2019=100)



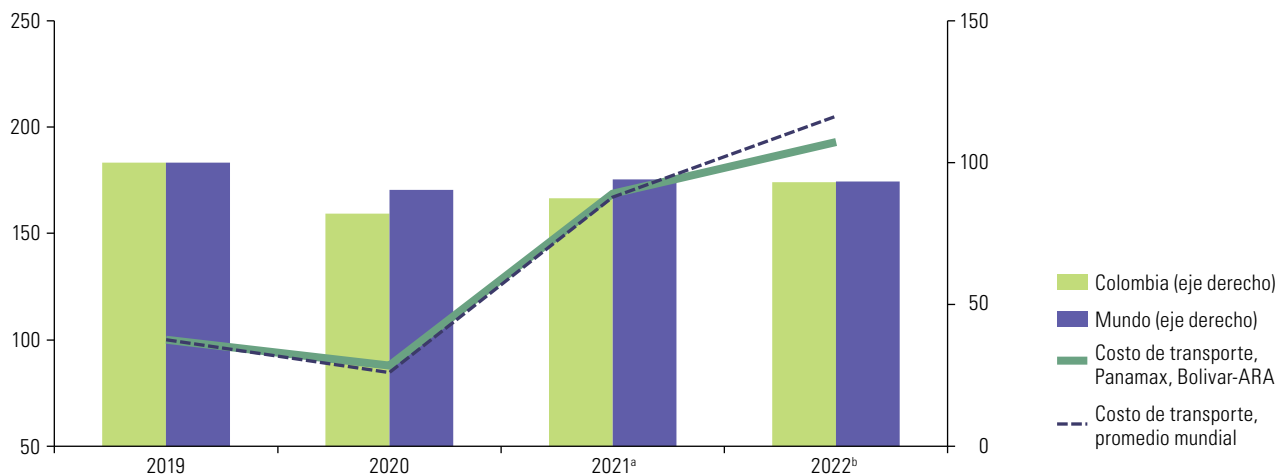
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos de Bloomberg para el índice Baltic Dry (BDI), 2022, y de Clarksons, para el volumen de las exportaciones de frijol de soja, 2022.

^a Estimado.

^b Pronosticado.

Gráfico III.10

Índice del volumen de exportaciones de carbón de Colombia y el mundo en toneladas e índice del costo de transporte en dólares
(Índice, base enero 2019=100)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos de Clarksons Research, *Container Intelligence Monthly*, 2022.

C. Concentración e integración vertical en el sector naviero

1. Creciente concentración de la industria naviera mundial

El transporte marítimo de contenedores ha mostrado una nueva tendencia hacia una mayor concentración empresarial a partir de 2010. Incluso si se adopta una definición puramente legalista de la concentración (fusiones o adquisiciones que conllevan una propiedad común), de 100 consorcios registrados en el mundo, los primeros 9 representan el 82,6% del total de la capacidad mundial de transporte medida en TEU (unidad equivalente a 20 pies) (Alphaliner, 2022a).

Tanto en los Estados Unidos como en Europa, la industria naviera se organiza predominantemente mediante acuerdos de cooperación empresarial. Se trata de un proceso gradual iniciado en 1995 que dio lugar a que las nueve empresas líderes conformen en la actualidad tres alianzas navieras principales, cuyos acuerdos se basan en compartir información comercial, buques y bodegas, aunque no fijan precios en común y, teóricamente, compiten entre sí (véase el diagrama III.2). Se trató de un proceso impulsado por una estrategia general que podría describirse como de captura de mercado por medio de la construcción de buques de mayor capacidad (González Aregall, Sánchez y Wilmsmeier, 2017). Los navíos portacontenedores generan economías de escala relevantes, lo que permite obtener grandes ahorros en los costos medios de capital y operación y, por tanto, ventajas competitivas determinantes. Según la UNCTAD (2021), entre 2011 y 2021 los buques con capacidad superior a 10.000 TEU han incrementado continuamente su participación en la capacidad total, y desde 2018 se han incorporado 74 navíos con capacidad de 20.000 TEU o superior (véase el gráfico III.11). Parece comprobarse que el objetivo corporativo de menores costos y mayor rentabilidad se planteaba como condición necesaria para la obtención de una creciente participación en el mercado⁷.

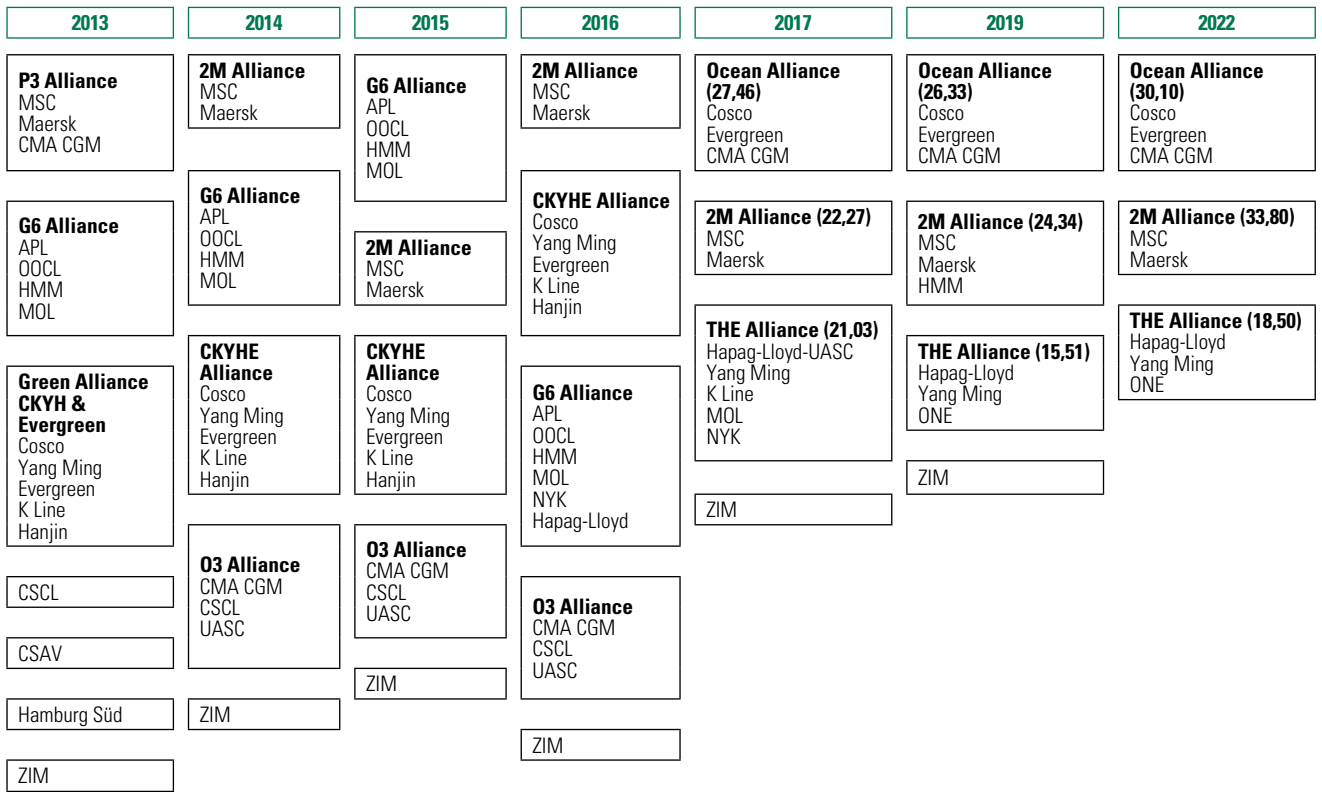
La crisis provocada por la pandemia de COVID-19 y la disrupción de las cadenas de suministro sobre la estructura del mercado naviero exacerbó la tendencia a una mayor concentración. En 2017, las primeras 10 navieras acumulaban 15,4 millones de TEU de capacidad, mientras que las 20 siguientes acumulaban 3,2 millones de TEU. En agosto de 2022, las magnitudes equivalentes son 21,8 millones de TEU y 2,5 millones de TEU, respectivamente. En el mismo período, la brecha entre la naviera líder y que ocupa la vigésima posición había pasado de 3,2 a 4,3 millones de TEU (Alphaliner, 2022b). De manera simultánea, durante la crisis de la pandemia, y debido principalmente al incremento histórico de los fletes marítimos, las ganancias del sector se expandieron notablemente, sobre todo en el caso de las navieras líderes (véase el gráfico III.12). Si se toma un listado de 13 navieras, se observa que sus acciones tuvieron una rentabilidad media del 135% en el segundo trimestre de 2021⁸. Computadas hasta la primera quincena de julio de 2021, las ganancias alcanzaron cifras aún mayores y llegaron a una media del 187% (Drewry, 2021). Con respecto a las navieras de menor tamaño, se advierte un impacto diferenciado entre las que están vinculadas al comercio transpacífico y las demás. Las primeras obtuvieron rentabilidades comparables a las de los grandes transportistas (Alphaliner, 2022b).

⁷ Esta evolución no implica necesariamente que la mayor eficiencia y los menores costos se hayan trasladado a los clientes y usuarios finales. Este punto se aborda con más detalle en la sección C.3.

⁸ Sobre la base de datos de Alphaliner (2022).

Diagrama III.2

Evolución de la participación de mercado de las principales alianzas navieras, 2013-2022^a
(En porcentajes)



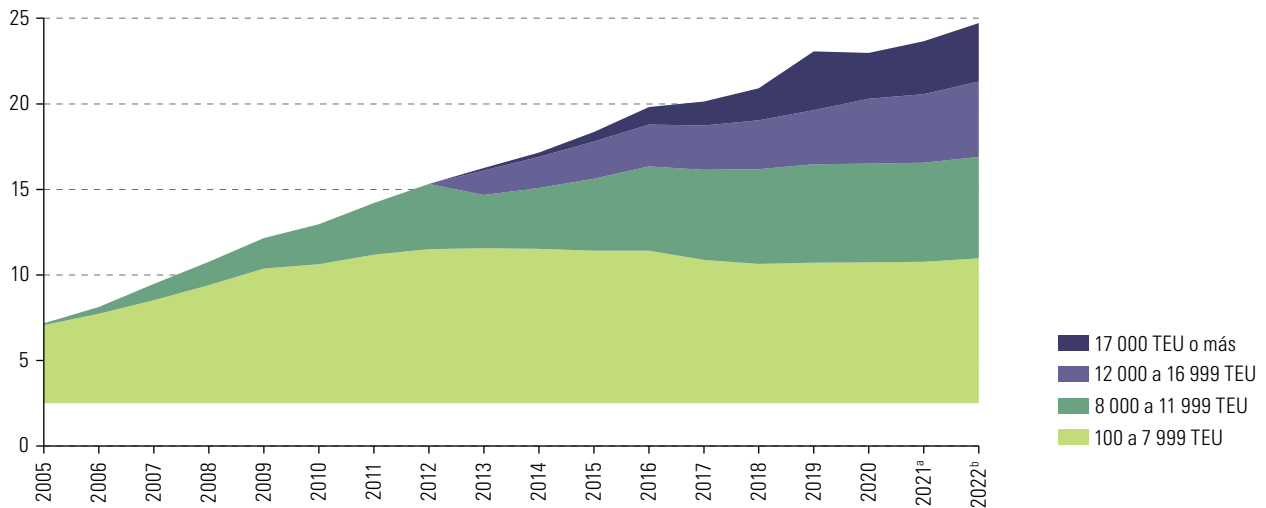
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Nota: Las cifras que aparecen entre paréntesis corresponden a la participación de mercado de las alianzas, en porcentajes de la capacidad total en unidades equivalentes a 20 pies (TEU).

^a La participación de mercado se muestra de 2017 en adelante.

Gráfico III.11

Evolución de la capacidad mundial de carga marítima de contenedores según tamaño de los barcos, 2005-2022
(En miles de unidades equivalentes a 20 pies (TEU))



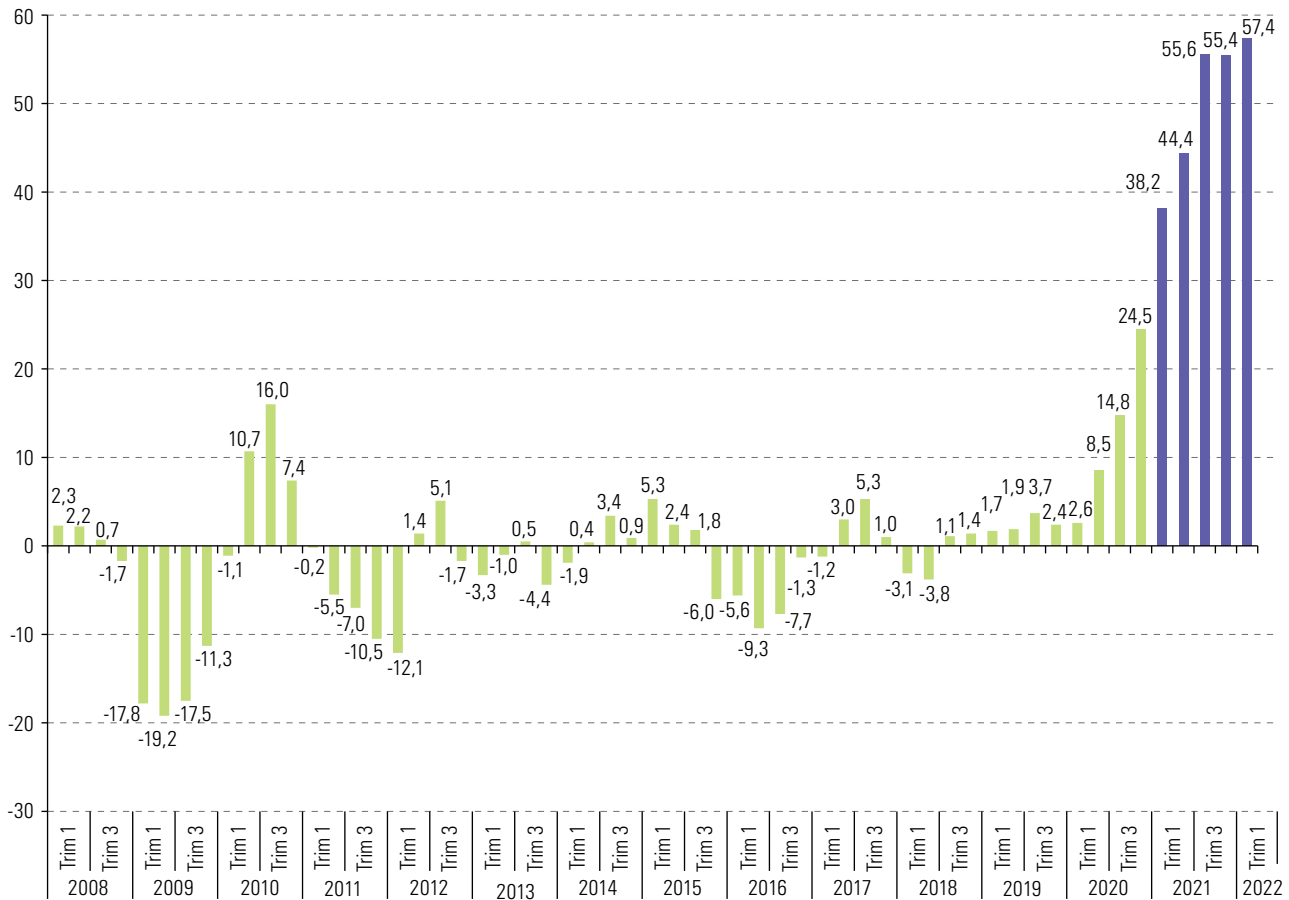
Fuente: R. J. Sánchez y E. Barleta, "Inputs for the future Greater Caribbean's New Maritime Strategy", *Documentos de Proyectos*, Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2022.

^a Cifras estimadas.

^b Cifras pronosticadas.

Gráfico III.12

Margen promedio de ganancias antes de intereses e impuestos de las 13 primeras navieras mundiales, según cuota de mercado, primer trimestre de 2008 a primer trimestre de 2022
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de Alphaliner Weekly Newsletter, varias ediciones.

2. Integración vertical, fusiones y adquisiciones

Desde hace más de diez años, las principales empresas navieras de transporte de contenedores comenzaron a desarrollar una estrategia de integración vertical, por medio de adquisiciones o inversiones, con lo que ampliaron su cobertura y diversificaron sus servicios. Según datos del Foro Internacional del Transporte (ITF, 2018), la proporción de operadores de terminales controlados por transportistas aumentó del 18% al 38% entre 2001 y 2017. Desde mediados de 2020, las ganancias extraordinarias obtenidas por las mayores empresas navieras se han encaminado a fortalecer este proceso de integración. Se han dotado de nuevos buques y capacidad de carga marítima, no solo con presencia en todos los continentes, sino también a lo largo de toda la cadena de transporte, como los servicios portuarios mediante terminales y remolques, y el transporte interior y la logística, incluido el transporte aéreo, por ferrocarril y por carretera, y el servicio de última milla.

Los principales transportistas marítimos han seguido diversas estrategias de adquisición en los últimos años (véase el cuadro III.4). Por ejemplo, entre 2021 y 2022, Mediterranean Shipping Company (MSC), la mayor empresa naviera de contenedores adquirió o acordó la adquisición de Log-In Logistica del Brasil, TAC Global Solutions de

México y Hurst de los Estados Unidos. Dichos movimientos ayudan a fortalecer las actividades logísticas de la naviera en todo el continente americano. A.P. Moller-Maersk, la segunda mayor empresa marítima de contenedores, ha reforzado sus servicios de logística al incluir la carga aérea en América del Norte, Asia, África y Europa. Entre dichas operaciones, la más significativa en términos de monto (3.600 millones de dólares) es el acuerdo de adquisición de LF Logistics, con sede en Hong Kong (China). CMA CGM aumentó su presencia en Europa y América del Norte, sobre todo en la costa oeste de esta última región, donde ha sumado adquisiciones por más de 5.000 millones de dólares en el ámbito logístico y de servicios portuarios. Su mayor compra, la empresa Ingram Micro's Commerce & Lifecycle Services, realiza actividades de la empresa logística Shipwire en América del Norte, Europa, Asia y algunos países de América Latina. Por su parte, las nuevas adquisiciones de COSCO y Hapag-Lloyd se concentraron en el fortalecimiento del transporte marítimo y los servicios portuarios en Europa y África.

Cuadro III.4

Las cinco principales navieras de contenedores del mundo: algunas adquisiciones, 2021-2022

Empresa naviera	Adquisición	Localización de la casa matriz de la empresa adquirida	Participación (En porcentajes)	Actividad	Monto aproximado (En millones de dólares)	Fecha de acuerdo de adquisición o cierre de la transacción
MSC	Log-In Logística	Brasil	67	Logística	500	diciembre de 2021
	Hurst	Kansas (Estados Unidos)	80	Insumos industriales	15,3	junio de 2021
	TAC Global Solutions	México	Más del 75 ^a	Logística	8	julio de 2021
A.P. Moller-Maersk	Visible SCM	Utah (Estados Unidos)	100	Logística de comercio electrónico	802	2 de agosto de 2021
	B2C Europe	Países Bajos	100	Logística y servicios	76	1 de octubre de 2021
	HUUB	Portugal	100	Logística y servicios	10	9 de septiembre de 2021
	LF Logistics	Hong Kong (China)	100	Logística y servicios	3 600	2022
	Grindrod Intermodal Group	Sudáfrica	51	Logística y transporte	13	2022
	Senator International	Alemania	100	Transporte de carga aérea	644	2022
CMA CGM	Ingram Micro's Commerce & Lifecycle Services	California (Estados Unidos)		Logística de contratos y comercio electrónico	3 000	2022
	Colis Privé	Francia	51	Logística de última milla	n.d.	2022
	GEFCO	Francia	n.d.	Logística	517	2022
	Fenix Marine Services	Los Ángeles (Estados Unidos)	90	Terminales y servicios portuarios	2 300	enero de 2022
COSCO	Container Terminal Tollerort Hamburg	Alemania	35	Terminal portuario	116	septiembre de 2021
	RSGT del puerto de Jeddah	Arabia Saudita	20	Terminal portuario	280	enero de 2021
Hapag-Lloyd	Terminal de contenedores Wilhelmshaven y terminal de trenes Wilhelmshaven, en puerto JadeWeserPort	Alemania	30 y 50, respectivamente	Terminal de contenedores y servicios portuarios	n.d.	septiembre de 2021
	Nile Dutch Investments B.V.	Rotterdam (Países Bajos)	n.d.	Transporte marítimo	n.d.	julio de 2021

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de las empresas mencionadas.

Nota: n.d. = valor o dato no determinado.

^a Porción que fue adquiriendo en más de una compra.

Cabe destacar el interés predominante por las empresas de logística o servicios de agente de carga (*freight-forwarding*), ya que las navieras anuncian abiertamente su intención de competir con dichas empresas y definen su negocio a mediano plazo como compañías de servicios logísticos integrales puerta a puerta.

3. La competencia en el mercado de transporte marítimo internacional de contenedores

El extraordinario incremento descrito en el nivel de los fletes de contenedores desde 2020 provocó inmediatas quejas en los actores comerciales y causó preocupación en las autoridades. A ello se sumaron los atascos en las operaciones portuarias en la costa oeste de los Estados Unidos, las colas de buques fondeados en espera para completar las tareas de carga y descarga, y la creciente disrupción de las cadenas de distribución interna. Dicha situación provocó la intervención de la Comisión Marítima Federal, el organismo público independiente responsable de la regulación del transporte oceánico en el comercio exterior de los Estados Unidos⁹. El 31 de marzo de 2020, la Comisión lanzó una investigación formal para identificar posibles soluciones a los problemas surgidos en las cadenas marítimas de suministro. Los resultados finales se dieron a conocer el 31 de mayo de 2022 (Comisión Marítima Federal, 2022).

Una preocupación principal de dicha investigación se refería a los recargos cobrados por las navieras y las terminales portuarias a los cargadores por demoras (sobrestadía, cuando el contenedor permanece en la terminal más tiempo del previsto) y sanciones (detención, cuando el contenedor no se devuelve a la terminal en el tiempo previsto). Estos cargos, concebidos originalmente como un incentivo para retirar carga y retornar equipo en los tiempos acordados, perdieron todo sentido cuando los retrasos respondían a la congestión general y excedían la responsabilidad individual de los operadores. Para aclarar esta cuestión, la Comisión Marítima Federal emitió una norma particular (*Regla Interpretativa sobre Demoras y Sanciones*) y recomendó modificaciones normativas adicionales para facilitar la defensa legal de los afectados por sobrecostos abusivos. También el retorno y la disponibilidad de contenedores vacíos, de especial importancia para los exportadores estadounidenses de productos agropecuarios, generó una recomendación para la sanción de una nueva normativa específica.

Desde la perspectiva de la Comisión Marítima Federal, la congestión y disrupción de las cadenas de suministro y el grave encarecimiento de los fletes marítimos no guardaban relación con la situación de la competencia empresarial en el mercado naviero. Reflejaba que la pandemia de COVID-19 había provocado un importante desplazamiento de la demanda global desde los servicios hacia los bienes, en particular los de consumo duradero abastecidos mediante importaciones, lo que produjo una abrupta congestión de las cadenas de suministro y una escasa disponibilidad de bodegas y contenedores para el comercio exterior. Según la Comisión Marítima Federal, dada la volatilidad y flexibilidad propia de los fletes, el desequilibrio entre oferta y demanda se transmitió naturalmente al nivel de los precios. El organismo reconoce las frecuentes cancelaciones de rutas y salteos de puertos y escalas, un fenómeno frecuente y causa de preocupación y denuncias por parte de los operadores, pero afirma que estos fueron consecuencia de la congestión de los puertos y las consiguientes demoras en los servicios (Comisión Marítima Federal, 2022, III.A.2).

Al abordar la cuestión de la estructura del mercado, el informe final de la Comisión Marítima Federal afirma que no puede hablarse de un proceso de concentración en el mercado naviero, ya que esa calificación correspondería exclusivamente al caso de las fusiones empresariales y no a los acuerdos cooperativos entre competidores como los que se encuentran vigentes entre las alianzas y los consorcios que predominan en la industria naviera. En efecto, el índice de Herfindahl-Hirschman (IHH) de concentración del tráfico naviero transpacífico no excede el valor de 1.500, y, en virtud de las normas

⁹ La Comisión Marítima Federal y la División Antimonopolio del Departamento de Justicia cooperan para la defensa de la competencia en la industria marítima (Departamento de Justicia de los Estados Unidos, 2022).

vigentes, los mercados con valores inferiores a ese se califican como “no concentrados” (si el IHH es superior a 2.500, el mercado se considera de alta concentración) (Comisión Marítima Federal, 2010)¹⁰.

Estas orientaciones de la Comisión Marítima Federal coinciden con la reciente modificación del Título 46 del Código de los Estados Unidos, definida en la Ley de Reforma del Transporte Oceánico de 2022, sancionada por el Congreso de los Estados Unidos y firmada por el Presidente Biden el 16 de junio de 2022 (Congreso de los Estados Unidos, 2022). La reforma promueve la transparencia y exige un mayor registro y publicación de las operaciones marítimas de carga, al tiempo que explicita determinados actos prohibidos a las navieras y terminales portuarias, como la denegación no razonable de bodegas y espacio de carga cuando se encuentren disponibles o la aplicación de otros métodos injustos y discriminatorios. Dicha reforma se centró en el otorgamiento de mayores facultades a la Comisión Marítima Federal para investigar abusos en cuanto a cargos de detención y sanciones por demoras aplicados a los cargadores y en estimular las denuncias de estos últimos, protegiéndolos ante posibles represalias por parte de navieras y puertos. Salvo la intención de promover un sistema eficiente y competitivo de transporte oceánico, la ley no hace referencia a la concentración actual de la oferta de servicios ni a posibles abusos de posiciones dominantes en estos mercados¹¹.

La investigación de la Comisión Marítima Federal adjudica las cancelaciones, las cancelaciones de paradas y la escasez de bodegas registrados a lo largo de las rutas marítimas a la congestión de las principales terminales portuarias de contenedores. Si bien esto agravó la situación, la restricción de la oferta, la disminución de la velocidad, el salteo de escalas y la retirada de buques del servicio habían comenzado a registrarse con bastante anterioridad. Ello se reconoce explícitamente en la misma investigación de la Comisión Marítima Federal: en mayo de 2020, las cancelaciones de paradas representaban el 21% del tráfico comercial transpacífico (Comisión Marítima Federal, 2022, II.A) y eran consecuencia de la reducción esperada del volumen de cargas provocada por el impacto de la pandemia. Las navieras habían reaccionado para mantener la oferta de bodega ajustada a la demanda (Comisión Marítima Federal, 2022, II.C3) y las terminales portuarias habían reducido sus horarios ante la disminución del volumen comercial (además del impacto de los protocolos sanitarios).

La confiabilidad de los servicios marítimos en la ruta Shanghái-Los Angeles comenzó a resentirse en el segundo semestre de 2020 (del 90% de cumplimiento de los cronogramas se pasó al 10% en enero de 2021), pero la congestión en los puertos de Los Angeles y Long Beach, medida por la cantidad de buques anclados en espera, comenzó recién en noviembre de 2020 (ITF, 2022). En la medida en que los buques alteraban sus llegadas previstas, aumentaba la dificultad para planificar las operaciones portuarias y se resentía la eficiencia¹².

Una preocupación, sin embargo, surge de la calificación del informe con respecto a la organización industrial y la situación competitiva de los mercados navieros. El hecho de que las estructuras empresariales predominantes (alianzas y consorcios) no comprendan la fijación uniforme de precios (fletes o *freight rates*) no implica necesariamente que

¹⁰ La normativa de la Unión Europea identifica la ausencia de riesgos de concentración de una fusión cuando después de la fusión los valores del IHH se ubican entre 1.000 y 2.000, con un incremento menor a 250, o bien superan el valor de 2.000, pero con un delta inferior a 150 (*Diario Oficial de la Unión Europea*, 2004).

¹¹ La situación en Europa es similar. En febrero de 2022, la Comisión Europea rechazó las denuncias presentadas por diversos agentes de carga (*freight forwarders*) acerca de ventajas competitivas desleales por parte de las navieras (ShippingWatch, 2022). Solo se ha comprometido a reforzar el monitoreo del nivel de competencia global en reuniones periódicas de coordinación con las instituciones de regulación marítima de los Estados Unidos y China (ITF, 2022).

¹² El anclaje en espera, por otra parte, no es necesariamente una manifestación de congestión portuaria: un modo habitual de retirar buques del servicio (ajustando, en consecuencia, la capacidad) es hacer que permanezcan fondeados fuera de los puertos.

rija la competencia abierta: el intercambio de información comercial y la capacidad de gestionar conjuntamente naves y bodegas les facilita administrar la oferta. Su organización bajo la forma de acuerdos empresariales de cooperación también les permite mantener a las empresas originarias como entidades legales independientes y mostrar índices de Herfindahl-Hirschman en rangos no concentrados o moderadamente concentrados. Por otra parte, y según la legislación vigente, la limitación de las alianzas a una participación no superior al 30% del mercado evita investigaciones detalladas por parte de las autoridades regulatorias antimonopolio¹³.

También existen incentivos intrínsecos a la mayor concentración empresarial. En primer lugar, se destacan las economías de escala propias de los buques portacontenedores, cuyo tamaño y capacidad no han cesado de crecer en las últimas décadas: la participación de los megaportacontenedores de capacidad superior a 10.000 TEU pasó del 6% de la capacidad total de la flota en 2000 al 40% en 2021, con la reciente expansión de capacidades individuales superiores a 20.000 TEU (UNCTAD, 2021). Este fenómeno ha conducido a una mejora en la eficiencia operativa del transporte: los costos totales crecen menos que proporcionalmente con respecto al incremento de la capacidad, lo que genera una marcada disminución de los costos unitarios.

Existen, sin embargo, algunos aspectos negativos entre los que se destaca el gran desafío implícito para la logística y la infraestructura portuaria, pero sobre todo la acumulación de las cargas en un número relativamente menor de buques, lo que implica necesariamente una mayor concentración de operadores y de su participación de mercado. Como suele suceder en las industrias con rendimientos crecientes, se presenta el dilema de asegurar que las mejoras deseables en materia de costos y eficiencia se transformen en ahorros efectivos para los consumidores y usuarios, y no solo en ganancias empresariales adicionales (Sánchez y Wilmsmeier, 2017).

La industria naviera también exhibe importantes economías de red (densidad), propias de las estructuras logísticas: en realidad, los clientes no demandan rutas individuales punto a punto, sino el conjunto más denso posible de conexiones marítimas, tanto troncales como de enlace (*feeders*) de menor volumen, y las compañías que pueden ofrecer dichas redes poseen una ventaja competitiva decisiva.

Se puede decir que un número pequeño de oferentes no constituye necesariamente prueba de falta de competencia, siempre que no existan barreras de entrada para la participación de nuevos competidores. No obstante, en el caso del mercado naviero de contenedores, ambas clases de economías (de escala y de densidad) implican un volumen mínimo, ya que se necesita una gran inversión inicial en buques y en cobertura geográfica para tener alguna posibilidad de éxito comercial. Dicho requerimiento ha generado debates para tratar de explicar la reciente multiplicación por siete del nivel de los fletes, a la vez que solo se verifica un surgimiento marginal de nuevos actores en el mercado transpacífico. Se trata de los grandes cargadores minoristas, como Home Depot, Walmart y Costco, que procedieron a alquilar y operar sus propios buques, pero ello significa menos del 0,2% de la capacidad registrada y se considera un fenómeno temporal hasta la normalización de los tráficos y precios.

Otro elemento que podría limitar la competencia, radica en la integración vertical con infraestructuras nodales. Ya se han mostrado ejemplos de la creciente integración vertical de las compañías navieras hacia la industria portuaria y hacia diversas infraestructuras de comunicación, transporte y almacenamiento en tierra, y resulta comprobable su estrategia de transformación en agentes de carga logísticos unificados.

¹³ En algunas rutas, no obstante, estas participaciones son claramente superiores. Según Merk (2021), todos los corredores oceánicos hacia y desde Europa son operados por consorcios con participaciones superiores al 30%.

D. Iniciativas regulatorias en torno a la industria naviera

1. Defensa de la competencia

En el comercio internacional, las compañías navieras han gozado históricamente de algún grado de protección legal específica por parte de los Gobiernos, lo que en sus inicios se materializó mediante el régimen de conferencias marítimas: los transportistas integrantes de una conferencia ofrecían a los dadores de carga un descuento en el precio de sus servicios (fletes) con respecto al ofrecido por las navieras no conferenciadas. En los Estados Unidos, esta discriminación se denominó “doble tarifa” (*dual rate*). Esta excepción a las leyes generales antimonopolio fue establecida explícitamente en la Ley de transporte marítimo de 1916 (Congreso de los Estados Unidos, 1916), con la condición de que los acuerdos de las conferencias fuesen previamente aprobados por el United States Shipping Board, antecesor de la actual Comisión Marítima Federal. Esta aprobación previa fue posteriormente abolida por la Ley de transporte marítimo de 1984 (Congreso de los Estados Unidos, 1984), aunque subsistía la vigilancia por parte de la Comisión Marítima Federal para controlar riesgos de incrementos no razonables en el costo del transporte o reducciones no razonables en el servicio de transporte.

La Ley de reforma del transporte marítimo de 1998 (Congreso de los Estados Unidos, 1998) supuso una importante modificación parcial, ya que prohibió la fijación de precios en común por parte de las navieras, que en adelante debían negociar los fletes en contratos individuales con sus clientes. No obstante, esta ley continuó exceptuando de la legislación antimonopolio a los acuerdos de cooperación empresarial que establecieran el intercambio de información comercial y el uso compartido de bodegas y buques. El régimen de conferencias resultó prácticamente eliminado del plexo legal de los Estados Unidos y fue sustituido por el actual sistema de consorcios y alianzas.

El panorama en Europa es similar. El Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (*Diario Oficial de la Unión Europea*, 2012) prohíbe en el artículo 101 inciso (1) toda práctica comercial y empresarial que implique restricciones a la competencia y que fije directa o indirectamente los precios de compra y de venta, pero en el artículo 101 inciso (3) establece excepciones para los acuerdos empresariales que “contribuyan a mejorar la producción o la distribución de los productos o a fomentar el progreso técnico, y reserven al mismo tiempo a los usuarios una participación equitativa en el beneficio resultante”.

La Comisión Europea puede asignar estas excepciones al inciso (1) del artículo 101 a casos individuales, y dichas excepciones también pueden extenderse a determinadas categorías genéricas de acuerdos, denominadas “excepciones de bloque”, que son válidas sin que se necesite una autorización expresa individual. Las líneas marítimas regulares de la Unión Europea recibieron una excepción de bloque específica para la constitución de conferencias con fijación común de fletes (*Diario Oficial de la Unión Europea*, 1986), aunque esta fue eliminada en 2008 (*Diario Oficial de la Unión Europea*, 2006).

La prohibición para la fijación de precios en conferencias, sin embargo, no alcanza a otras dimensiones de los acuerdos de cooperación, como el intercambio de información y la práctica de compartir buques y bodegas. De hecho, en 1995, la Comisión Europea estableció una excepción de bloque para consorcios y alianzas que cumplan con determinadas condiciones (*Diario Oficial de la Unión Europea*, 2009), similar a la inmunidad antimonopolio vigente en los Estados Unidos para los acuerdos de cooperación empresarial en el sector marítimo.

Los requisitos establecidos para los consorcios y alianzas son los siguientes:

- Que generen eficiencias que puedan trasladarse a los consumidores o usuarios.
- Que tengan un límite temporal (duración no mayor a diez años en los Estados Unidos y a cinco años renovable en la Unión Europea).
- Que a su término se traduzcan en una mayor competencia en el mercado.
- Que no impidan la entrada de nuevos competidores.
- Que no existan vínculos accionarios entre los integrantes de diferentes alianzas.

Sin embargo, las autoridades regulatorias solo investigan los consorcios si superan los máximos de concentración establecidos (un 30% en los Estados Unidos y un 20% más condiciones incrementales en la Unión Europea). Por esta razón, dichos conglomerados vigilan cuidadosamente la extensión de sus acuerdos y la existencia de competidores independientes de las alianzas que mantengan sus propias participaciones dentro de dichos límites. Dentro de los márgenes de participación de mercado, las renovaciones temporales se aprueban con facilidad. Se supone que la mayor eficiencia es, de alguna manera, compartida con los usuarios y que las participaciones accionarias cruzadas no se revisan.

Desde el punto de vista analítico, la esencia del poder monopólico consiste en que, dada una gran participación de mercado, el oferente puede administrar la oferta, y allí radica su capacidad de determinar los precios: el mercado se equilibra con menor oferta y precios más altos que en situación de competencia. Por esta razón, de manera generalizada, la legislación antimonopolio exige autorización previa para fusiones empresariales que acumulen participación de mercado. Sin embargo, y como se ha visto, dentro de amplios límites, las alianzas y consorcios navieros gozan de flexibilidades legales, tanto en los Estados Unidos como en la Unión Europea, como consecuencia de una tradición vinculada a las antiguas conferencias marítimas. Se permiten acuerdos interempresariales de cooperación y aporte a una mayor eficiencia, incluido el intercambio de información comercial y la práctica de compartir buques y bodegas.

Desde el punto de vista de la eficiencia global, que alcanza con sus efectos a los usuarios y consumidores finales, la política pública sobre esta industria debe realizar mayor defensa de la competencia empresarial, comenzando por un profundo debate sobre los regímenes antimonopolio excepcionales de los que disfruta¹⁴. En el hipotético caso de que la escala óptima de la industria naviera convergiera a un tamaño tan grande que se pruebe que constituye un monopolio natural, se deben valorar las opciones que las leyes antimonopolio plantean o bien, alguna forma de regulación general.

2. Aspectos ambientales

El transporte marítimo ha sido crucial en el desarrollo del comercio internacional. No obstante, existen pruebas de que las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por los buques se han incrementado significativamente. A los costos típicos del transporte hay que añadir entonces el costo social que representan las emisiones y su impacto en el cambio climático. Mucho antes de que se adoptaran los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y se aprobara el Acuerdo de París sobre el cambio climático, la Organización Marítima Internacional (OMI) ya había iniciado acciones dirigidas a reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) de los buques, con la adopción en 1997

¹⁴ La Oficina del Procurador General de los Estados Unidos ha testimoniado dos veces ante el Comité de la Judicatura del Congreso a favor de eliminar dichas excepciones (Departamento de Justicia de los Estados Unidos, 2002), y la American Bar Association ha planteado que los argumentos a favor de las excepciones ("competencia ruinosa debida a la sobrecapacidad" y otros) son muy dudosos (ABA, 2007).

del Protocolo de 1978 relativo a la Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación del Mar Originada por Buques, conocida como MARPOL Anexo VI. Este protocolo regula las emisiones de los buques, obliga al uso de combustibles con bajo contenido de azufre y establece límites para otros contaminantes.

Se sostiene, sin embargo, que iniciativas como la adoptada por la OMI en 2020, que obliga a los barcos a emplear fueloil con un contenido máximo de azufre del 0,5% (frente al valor anteriormente permitido del 3,5%) han sido insuficientes para reducir las emisiones de óxidos de azufre, que contribuyen a la contaminación ambiental y a la destrucción de la capa de ozono. La misma situación se ha observado en el cumplimiento de los compromisos suscritos en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, como los de la COP21, que concluyó con el Acuerdo de París¹⁵, y otros acuerdos sucesivos. Sumado a los acuerdos vinculantes y compromisos de las partes, es necesario avanzar con celeridad hacia la descarbonización del transporte marítimo.

El mundo, y en particular América Latina y el Caribe, debe progresar sostenidamente hacia el uso de energías limpias e implementar la utilización de corredores verdes portuarios. Durante la 26ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático C (COP26), varios países firmaron la Declaración de Clydebank para promover la creación de corredores marítimos verdes y así reducir las emisiones de dióxido de carbono entre dos puertos y coadyuvar a la transición en el uso de combustibles fósiles a otros tipos de combustibles, como el hidrógeno verde y sus derivados.

El consumo y la producción de energía representan aproximadamente dos tercios de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero, y el 81 % de la combinación energética mundial todavía se basa en combustibles fósiles, un porcentaje que se ha mantenido durante décadas¹⁶. Se vuelve imperativo concretar la transición hacia un sistema energético global más inclusivo, sostenible, asequible y seguro, que use otros tipos de fueloil con bajo o nulo contenido de azufre, como el gas natural licuado o los biocombustibles. Esto debe hacerse mientras se equilibra el triángulo energético: seguridad y acceso, sostenibilidad ambiental y desarrollo económico.

Los altos precios de los combustibles fósiles han acelerado la transición energética. Se ha conseguido el apoyo de diversos Gobiernos europeos, y de todo el mundo, para el desarrollo de hidrógeno verde a fin de complementar los combustibles disponibles, e incluso para poder sustituirlos a largo plazo (entre ellos se incluye el gas natural licuado, al que Europa ha recurrido ante la menor oferta de gas natural enviado a través de gasoductos desde la Federación de Rusia).

Los puertos están llamados a jugar un papel de creciente relevancia, no solamente en el funcionamiento de la cadena logística, sino también en la diversificación productiva y las prácticas de sostenibilidad que mejoren las condiciones de los países para el logro de los ODS. En tal contexto, y dadas las características del mercado mundial y de la realidad regional, se pueden identificar algunos caminos a ser explorados como posibles soluciones. Entre ellos se destaca el avance en la ampliación de la estructura productiva y de servicios asociada a la cadena de suministro, para proveer mejores y más amplios servicios no solo a la industria y la producción, sino también a otros negocios altamente significativos, como la producción y comercialización de hidrógeno verde.

Los países de América Latina y el Caribe tienen la oportunidad de emprender caminos alternativos, potenciando sus economías con la generación y futura exportación de hidrógeno verde. Esto no solo representa una oportunidad económica, sino que

¹⁵ Véase [en línea] <https://www.un.org/es/climatechange/paris-agreement>.

¹⁶ Véase Naciones Unidas [en línea] <https://www.un.org/es/chronicle/article/el-papel-de-los-combustibles-fosiles-en-un-sistema-energetico-sostenible>.

también permite cumplir con la responsabilidad ética de tener sistemas productivos sostenibles y capaces de cubrir las necesidades vinculadas al desarrollo global del mercado del hidrógeno, y, a su vez, aportar a la mejora de la logística del producto, en particular su almacenaje y posterior transporte a otras latitudes.

Se entiende que es posible construir una propuesta regional de políticas y planes de acción para acelerar la ampliación de la estructura productiva asociada a la cadena de suministro, a fin de proveer mejores y más amplios servicios no solo a la industria y la producción, sino también al desarrollo de la cadena del hidrógeno verde. En Europa, por ejemplo, se han instalado parques eólicos frente a las costas, que las empresas portuarias públicas o privadas perfectamente pueden explotar, utilizando también la energía mareomotriz. La integración productiva en los puertos es un fenómeno creciente en el mundo desarrollado, como lo demuestran las experiencias de Amberes (Bélgica), Róterdam (Países Bajos), Hamburgo (Alemania) y Barcelona y Valencia (España).

3. Innovación tecnológica en el uso de energía para el transporte

Como se ha sostenido a lo largo de este capítulo, América Latina y el Caribe afronta un escenario caracterizado por choques globales, una coyuntura macroeconómica compleja, interrupciones y dificultades en la cadena de suministro, la necesidad de reducir la brecha de infraestructura y altos requerimientos financieros. Además, todo ello se da en el marco de exigentes demandas ambientales. El mundo y la región precisan que los Gobiernos que firmaron el Acuerdo de París sobre el cambio climático en 2015 implementen políticas que les permitan cumplir con las medidas de adaptación al cambio climático y su mitigación a través de la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, y, de ese modo, transitar hacia una sociedad con bajas emisiones de carbono y resiliente a los efectos del clima, guiados por el compromiso global de no sobrepasar los 2 °C para 2050.

El transporte tiene un gran protagonismo y una responsabilidad crucial en la cadena de suministro. Las exigencias son altas y es imprescindible apelar a la innovación tecnológica para lograr servicios de infraestructura y logística resilientes y sostenibles. En este escenario, es preciso evaluar la inserción de la tecnología de hidrógeno verde como insumo del transporte y como parte de la cadena de producción.

Actualmente existe una creciente inclinación hacia la producción de hidrógeno verde en los puertos. A diferencia de otras fuentes de energía limpia, la de hidrógeno verde deberá exportarse a otros países y para ello es preciso seguir avanzando en la generación de alternativas técnicas para su almacenaje y transporte. Los países que logren ser exportadores de hidrógeno verde contribuirán a la sostenibilidad del mercado en la generación de energía y, con ello, propiciarán cuantiosos ingresos para la región.

Distintos Gobiernos de la región, entre ellos el chileno, tienen la capacidad y han hecho grandes esfuerzos para desarrollar estrategias en torno al hidrógeno verde como una importante fuente de energía limpia (véase el recuadro III.1). Como parte de dichas estrategias, el Ministerio de Energía de Chile ha fomentado la generación de corredores verdes portuarios. Para tal efecto, el Gobierno chileno suscribió un acuerdo con Maersk (Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping) para establecer una red de corredores verdes que permitan el transporte marítimo verde dentro y fuera de Chile, en el que se destaca el financiamiento a través de asociaciones público-privadas (Ministerio de Energía de Chile/Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping, 2022). El proyecto se denomina Red de Corredores Verdes de Chile.

Recuadro III.1

Iniciativas recientes de desarrollo de hidrógeno verde en torno a los puertos

- A. Si bien en varios puertos de América Latina se están llevando adelante iniciativas asociadas al hidrógeno verde, la de Hidrógeno Verde Bahía Quintero (HVBO) en Chile quizás sea la más avanzada. Las empresas GNL Quintero, ACCIONA Energía y Enagás se han asociado para establecer una planta de electrólisis para la generación de hidrógeno verde a partir de agua y energía eléctrica renovable. El proyecto busca ofrecer una alternativa energética limpia y sostenible, y así contribuir al proceso de descarbonización de la matriz energética del país y de recuperación ambiental de las comunas de Puchuncavi y Quintero, en la región de Valparaíso.
- B. La planta de HIF en Magallanes (Chile) podría llegar a producir el 13% del hidrógeno verde del mundo, y en un futuro cercano se podrá producir un combustible basado en hidrógeno verde en la planta de Haru Oni, ubicada en la misma región del país. Asimismo, la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO) ha anunciado la adjudicación de fondos no reembolsables a distintas empresas y consorcios, a través de la cual se espera producir más de 45.000 toneladas de hidrógeno verde al año, lo que permitiría una reducción de más de 600.000 toneladas de CO₂ anuales. Los proyectos se ubican en las regiones chilenas de Antofagasta, Valparaíso, Biobío y Magallanes, y tienen por objeto impulsar una industria innovadora que apoye la descentralización del país.
- C. Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ha creado un clúster para probar equipos impulsados por hidrógeno verde en la logística portuaria y apoyar la descarbonización de los procesos de manipulación y transporte. El clúster Clean Port & Logistics (CPL) reúne a fabricantes de equipos y empresas de logística para cooperar en todo el país y realizar investigaciones y pruebas prácticas sobre cómo se puede utilizar el hidrógeno de manera confiable para el suministro de energía y de logística portuaria.
- D. En Bélgica, el consorcio nacional Hyoffwind ha firmado un acuerdo con John Cockerill y Besix para diseñar y construir una unidad de producción de hidrógeno verde en el puerto de Zeebrugge. El grupo, formado por Virya Energy (generación y venta de energía renovable) y Fluxys (transmisión de moléculas verdes), tiene como objetivo establecer una instalación de conversión de energía a gas que pueda convertir la energía eléctrica renovable en hidrógeno verde.
- E. En los Países Bajos, está previsto que en la terminal Beatrix de C. Steinweg-Handelsveem BV (Steinweg), ubicada en el área de Eemhaven, cerca del puerto de Róterdam, se lleve a cabo un proyecto piloto con una instalación móvil para energía en tierra basada en hidrógeno verde para los buques multipropósito de Cargow. Las naves arribarán dos veces por semana para recargar y se espera que la terminal esté operativa a fines de 2022.
- F. En los Estados Unidos, la autoridad del puerto de Corpus Christi y Ares firmaron un memorando de entendimiento para desarrollar infraestructura energética para la producción de hidrógeno verde.
- G. En la Argentina, el Gobierno presentará un proyecto de ley para el sector del hidrógeno, con el objetivo de dar un marco legal a la actividad y, a la vez, promover las inversiones. El país cuenta con una ley de promoción del hidrógeno, que fue sancionada en agosto de 2006, pero nunca fue reglamentada. La Argentina tiene buenos recursos naturales, como los recursos eólicos en la Patagonia o los recursos solares en el noroeste.
- H. Las autoridades portuarias de Hamburgo (Alemania), Róterdam (Países Bajos), Gdynia (Polonia), Roenne (Dinamarca) y Talin (Armenia) suscribieron un acuerdo para promover corredores verdes portuarios en el norte de Europa y el mar Báltico. Para lograrlo, se ha previsto un enfoque gradual que consiste en identificar posibles rutas, tipos de embarcaciones y combustibles para establecer corredores verdes de alto impacto en la región, además de evaluar la factibilidad técnica, regulatoria y comercial de las rutas preseleccionadas.
- I. En China se anunció que el puerto de Qingdao será la primera terminal inteligente 5G impulsada por hidrógeno para el abastecimiento de combustible a los equipos necesarios para el funcionamiento del puerto, utilizando baterías de litio y titanio que no contaminan, son de carga rápida y tienen una vida útil de diez años (frente a los dos años de los antiguos acumuladores de plomo). Con una eficiencia un 30% mayor que la de las terminales convencionales y una reducción del 70% del personal necesario para operar, la terminal tendrá una capacidad de 4,2 millones de TEU (unidad equivalente a 20 pies) y podrá recibir barcos de 24.000 TEU de capacidad.

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Ámbito, "Hidrógeno verde: el Gobierno impulsa un nuevo marco para promover inversiones", 27 de febrero de 2022 [en línea] <https://www.ambito.com/economia/hidrogeno/verde-el-gobierno-impulsa-un-nuevo-marco-promover-inversiones-n5381978>; Ministerio de Energía/Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping, "Chilean Ministries of Energy, Transport and Telecommunications, and Foreign Affairs, together with the Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping launch joint project to establish green shipping corridors in Chile", 13 de abril de 2022 [en línea] https://cms.zerocarbonshipping.com/media/uploads/documents/Chilean-Green-Corridors-Network_2022.04.13.pdf; Ministerio de Energía, "Según estudio del Ministerio de Energía: Región de Magallanes podría llegar a producir el 13% hidrógeno verde del mundo con energía eólica", 12 de marzo de 2021 [en línea] <https://www.energia.gob.cl/noticias/nacional/segun-estudio-del-ministerio-de-energia-region-de-magallanes-podria-llegar-producir-el-13-hidrogeno-verde-del-mundo-con-energia-eolica>; Portal Portuario, "Puerto de Zeebrugge es elegido para la construcción de planta de hidrógeno verde", 16 de febrero de 2022 [en línea] <https://portalportuario.cl/puerto-de-zeebrugge-es-elegido-para-la-construccion-de-planta-de-hidrogeno-verde/>; Portal Portuario, "Cargow realizará proyecto piloto de energía móvil en tierra a base de hidrógeno en Puerto de Rotterdam", 22 de febrero de 2022 [en línea] <https://portalportuario.cl/cargow-realizara-proyecto-piloto-de-energia-movil-en-tierra-a-base-de-hidrogeno-en-puerto-de-rotterdam/>; HHLA, "Hydrogen: Clean Port & Logistics project" [en línea] <https://hlla.de/en/innovation/hydrogen-at-hlla/clean-port-logistics>; Green Car Congress, "Port of Corpus Christi, Ares Management sign memorandum of understanding for green hydrogen production, renewable energy generation", 12 de mayo de 2021 [en línea] <https://www.greencarcongress.com/2021/05/20210512-pcc.html>; Gobierno del Reino Unido, "COP 26: Clydebank Declaration for green shipping corridors", Policy Paper, 13 de abril de 2022 [en línea] <https://www.gov.uk/government/publications/cop-26-clydebank-declaration-for-green-shipping-corridors/cop-26-clydebank-declaration-for-green-shipping-corridors>; Hynetwork Services, "Shell first customer hydrogen pipeline Rotterdam port", 12 de abril de 2022 [en línea] <https://hytransportrotterdam.com/en/shell-first-customer-hydrogen-pipeline-rotterdam-port/>; Maritime Gateway, "Five European Ports to Launch Green Corridor" 31 de marzo de 2022 [en línea] <https://www.maritimgateway.com/five-european-ports-to-launch-green-corridor/>; Maritime Transportation System ISAC, "Port of Vancouver USA Launches Cyber Security Information Sharing Group for Lower Columbia River", 4 de mayo de 2022 [en línea] <https://www.mtsisac.org/post/port-of-vancouver-usa-launches-cyber-security-information-sharing-group-for-lower-columbia-river>; y datos de Qingdao New Qianwan Container Terminal y Ministerio de Energía de Chile.

Cabe apuntar que Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping anteriormente había lanzado el proyecto Red Europea de Corredores Verdes con cinco puertos europeos. Lo expuesto es coincidente con la Declaración de Clydebank, en la que los signatarios certifican la necesidad de formar una coalición internacional entre Gobiernos para unir fuerzas y demostrar que la descarbonización marítima es posible.

En su búsqueda para contar con países exportadores de hidrógeno verde, el puerto de Róterdam, en los Países Bajos, firmó dos memorandos de entendimiento: con Chile en 2021 y con Colombia en 2022. Estos instrumentos permiten a ambos países avanzar en el estudio para la generación de este tipo de energía y aprender de las experiencias del puerto para comprender la logística de transporte y comercialización del hidrógeno verde. El memorando de entendimiento considera el establecimiento de diálogos para crear un corredor de exportación e importación de hidrógeno entre los tres países que participan. Algunas empresas locales de los Países Bajos, como Shell, también firmaron un acuerdo para utilizar el gasoducto de hidrógeno HyTransPortRTM¹⁷ que la empresa Gasunie está instalando, en colaboración con la autoridad portuaria, en el puerto de Róterdam y que irá desde Maasvlakte hasta Pernis. Con el tiempo, el gasoducto de hidrógeno, que comenzará a funcionar a fines de 2024 o principios de 2025, se conectará a la red de hidrógeno nacional e internacional.

Por otra parte, la electrificación de las flotas de camiones y otros vehículos de transporte, que sirven sobre todo en la última milla, se ha convertido en un hecho crucial para avanzar hacia la descarbonización. El otorgamiento de beneficios como menores costos de compra y la reducción de emisiones, así como la mayor satisfacción de los conductores, han favorecido que cada vez más flotas cambien a vehículos eléctricos. A medida que la regulación ambiental se fortalezca y las cadenas de suministro sean más sostenibles, el transporte eléctrico seguirá expandiéndose. Asimismo, la transición hacia el uso de hidrógeno verde en las flotas ferroviarias está avanzando en el Canadá y Chile. En el caso de Chile, existe un proyecto en etapa de evaluación de factibilidad con el que se busca sustituir el combustible diésel por hidrógeno verde en el ferrocarril que une Antofagasta (Chile) con el Estado Plurinacional de Bolivia.

4. Descarbonización en los cruceros

Existen datos que confirman que la contaminación de los cruceros obstaculiza la reducción de las emisiones de dióxido de carbono en el mundo. Por ese motivo, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) está avanzando en la investigación y en propuestas para mitigar el impacto ambiental de la industria de los cruceros. Con ese objetivo, la CEPAL propone revisar cuatro pilares fundamentales relacionados con los cruceros (y extensibles a todo tipo de naves): i) institucional, ii) medioambiental, iii) social y iv) económico. Estos pilares se relacionan en particular con los cruceros que navegan por el Caribe, pero no excluyen la incipiente participación de países de otras áreas en determinadas estaciones del año:

- i) En materia institucional, se debe analizar la institucionalidad vigente, incluidos los marcos normativos, y, en caso de que esta no sea suficiente, coadyuvar al establecimiento de un organismo que promueva políticas de cambio climático y sostenibilidad, fuertemente integradas en el marco de las agencias de fomento productivo de los Estados, tanto las que ya existan como las que puedan crearse. Principalmente, se sugiere la suscripción de acuerdos de producción limpia¹⁸, con estándares y metas específicas a cumplir en un tiempo definido. Esto permitirá, a futuro, la medición, el informe y la verificación de las reducciones

¹⁷ Véase [en línea] <https://hytransportrotterdam.com/en/shell-first-customer-hydrogen-pipeline-rotterdam-port/>.

¹⁸ Los acuerdos de producción limpia han sido promovidos por la Agencia de Sustentabilidad y Cambio Climático de Chile.

alcanzadas mediante acciones acordadas entre las partes. Los acuerdos de producción limpia deberían contar con su respectiva gobernanza y hoja de ruta, entendidas como herramientas de gestión voluntarias para abordar los principales desafíos ambientales, sociales y económicos del sector turístico de la subregión, considerando la viabilidad, gradualidad y voluntariedad como factores clave de su implementación.

- ii) En materia medioambiental, se debe hacer un análisis de la huella de carbono, entendida como el conjunto de emisiones de gases de efecto invernadero producidas en los viajes de turismo, con especial acento en la huella de carbono de los turistas desde su origen hasta el puerto de matrícula de los cruceros, atendiendo su impacto, la participación porcentual y la relevancia en las mediciones de cada destino. Como consecuencia de ese hallazgo, se deben plantear alternativas tecnológicas para la reducción de las emisiones de dióxido de carbono y para las mejoras en las políticas públicas, para la innovación en la tecnología necesaria y la compensación de dichas emisiones, que permitan hacer más sostenibles estos tramos internacionales. Asimismo, se debe promover la utilización de energía en tierra para los cruceros que atraquen en los terminales, preferentemente de origen limpio, que incluya hidrógeno verde y derivados que se generarán en la zona, en el mismo puerto o se importarán y transportarán a través de corredores verdes portuarios.
- iii) En materia social, considerando los impactos que se generan en torno a su actividad, para dar especial importancia a la integración de la perspectiva de género y las formas de reducir —e incluso eliminar— las brechas de empleabilidad y salariales, e integrar los derechos humanos de todos los interesados.
- iv) En materia económica, se debe revelar la importancia de la implementación de políticas públicas para impulsar el desarrollo de las microempresas y pequeñas y medianas empresas (mipymes). En este sentido, es necesario promover redes empresariales, cadenas productivas o clústeres a fin de mejorar la eficiencia productiva y la competitividad, impulsando el quehacer de las asociaciones público-privadas. Esto se logrará mediante el desarrollo de una herramienta y una metodología innovadoras, que incorporen materias asociadas a la educación o formación de profesionales *ad hoc* y el uso de nuevas tecnologías que permitan incorporarse al mundo de la digitalización de procesos.

La subregión del Caribe está llamada a tener una enérgica participación en la reactivación transformadora, con acciones acordadas y medibles. Se propone la generación de iniciativas tendientes a una mayor participación de diversos actores de la sociedad civil en iniciativas concretas en pos de la reactivación transformadora de la industria de los cruceros, como el suministro de todos los insumos que necesitan la embarcación y sus tripulantes para la realización de los viajes (aprovisionamiento de buques) o la provisión de diversos servicios a los turistas y a las naves, que aumenten el valor agregado de la industria de los cruceros y que, a su vez, aseguren su sostenibilidad.

E. Conclusiones

América Latina y el Caribe mantiene un déficit significativo en términos de infraestructura de conectividad entre los puertos y el interior de la economía. Diversos factores dificultan el avance en esta materia con la celeridad que se necesita. Entre ellos, se destaca la dimensión de las inversiones necesarias, un reto especialmente complejo en el momento actual, cuando tanto los países como los Gobiernos sufren fuertes presiones económicas, al tiempo que muchos sectores registran una elevada necesidad de recursos. El déficit

de inversión en infraestructura es un factor que limita el desarrollo de los países de la región y agrega una complejidad extra al fenómeno de las disrupciones de la cadena de suministro observado en los últimos años.

Ante este panorama poco halagüeño, la región enfrenta un doble reto. Por una parte, es preciso remontar el rezago en la infraestructura e interconectividad, y, por la otra, se debe hacer frente a los impactos que, en la coyuntura actual, amenazan con reconfigurar la estructura del comercio internacional en términos de rutas, actores e intereses para los años por venir. Este fenómeno ya se ha iniciado y amenaza con agravarse. La solución no es sencilla. Sin embargo, la respuesta de la región no puede ser mantenerse al margen y esperar. Tampoco basta con que cada país trate de resolver su parte, ignorando lo que pase con los demás en un contexto regional. Esto solo iría degradando el papel de los países de América Latina y el Caribe en el mundo y, con ello, su esperanza de avanzar hacia un desarrollo sostenible. Por el contrario, actualmente hay consenso respecto de que la respuesta en el mundo globalizado de hoy apunta a más comercio, más integración, más coordinación y más colaboración.

En este sentido, hay mucho trabajo por hacer. Los Gobiernos de la región necesitan participar activamente en la inversión en infraestructura, ayudándose, en lo posible, con una canalización coordinada de capital público y privado para llevar adelante nuevos proyectos y mejorar la infraestructura existente. Es preciso dar paso a las asociaciones público-privadas, poniendo especial énfasis en los principios de estas asociaciones, que estén en línea con los ODS y que impulsen las comisiones regionales de las Naciones Unidas.

El financiamiento de la infraestructura y el mejor aprovechamiento de las capacidades disponibles siguen siendo temas pendientes, que difícilmente se resolverán sin una postura más vigorosa. Sin embargo, más allá de los esfuerzos aislados, a América Latina y el Caribe se le presentan nuevas oportunidades en materia de coordinación y cooperación regional e internacional. El actual es un buen momento para evaluar las posibilidades de interconexión en ambos ámbitos, fomentando la integración de las cadenas en la región, con una visión de incorporación en los flujos con el resto del mundo. La región debe aprovechar su posición geográfica y las ventajas de las que dispone para generar y atraer las rutas y las inversiones disponibles.

La experiencia que se vivió con la pandemia de COVID-19 muestra uno de estos posibles caminos de cooperación. Contra todas las expectativas iniciales, en lugar de una contracción prolongada del comercio internacional, la pandemia se tradujo rápidamente en una inesperada y fuerte expansión de la demanda de importaciones de bienes duraderos desde Asia. Cabía esperar entonces algún impacto al alza sobre los fletes marítimos, pero la extraordinaria magnitud del incremento registrado, especialmente en el transporte de contenedores, exhibe la necesidad de analizar el comportamiento del mercado naviero. La tendencia reciente a una mayor concentración de las empresas navieras y el debate generado a nivel mundial en torno a la administración de la oferta de las grandes empresas navieras apuntan a la necesidad de fortalecer la defensa de la competencia o incluso considerar regular el mercado que, dada la naturaleza principalmente internacional del comercio marítimo, excede a las autoridades nacionales de defensa de la competencia, especialmente en el caso de los países pequeños y en desarrollo. Por tal razón, es preciso una mayor coordinación global de las autoridades nacionales, que podría darse en el ámbito de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Por otra parte, en la coyuntura actual existen áreas de cooperación que han registrado un impulso en materia ambiental. Cada vez hay más datos sobre la necesidad de modificar las prácticas actuales y adoptar plenamente las medidas que exige la mitigación del cambio climático. Cada día, nuevos fenómenos meteorológicos recuerdan la urgencia de estas medidas, mientras que los compromisos asumidos no han logrado cumplirse

a cabalidad. El tema ha alcanzado niveles críticos, por lo que es ineludible tratarlo con la máxima prioridad. Ante esta situación, resulta claro que tanto América Latina y el Caribe como el resto del mundo deben avanzar sostenidamente hacia el uso de energías limpias e implementar el uso de corredores logísticos verdes que coadyuven a la transición que permita reducir la huella de carbono. Este capítulo concluye entonces con un relevamiento de oportunidades tecnológicas y logísticas, como el desarrollo de energías limpias alternativas (por ejemplo, el hidrógeno verde), que podrían ubicar a la región en una posición de liderazgo en materia de innovación y transición energética.

Bibliografía

- ABA (American Bar Association) (2007), "Section of Antitrust Law, Federal Statutory Exemptions from Antitrust Law".
- Alphaliner (2022a), *Alphaliner Weekly Newsletter*, N° 2022-20.
- (2022b), *Alphaliner Weekly Newsletter*, N° 2022-33.
- (2021), *Alphaliner Weekly Newsletter*, 2021-45.
- (2008-2022), *Weekly Newsletter*.
- A. P. Moller - Maersk (2022), *Annual Report 2021* [en línea] <https://investor.maersk.com/static-files/b4df47ef-3977-412b-8e3c-bc2f02bb4a5f>.
- (2021), *Annual Report 2020* [en línea] <https://investor.maersk.com/static-files/97a03c29-46a2-4e84-9b7e-12d4ee451361>.
- (2020), *Annual Report 2019* [en línea] <https://investor.maersk.com/static-files/984a2b93-0035-40d3-9cae-77161c9a36e0>.
- Banco Mundial (2020), *Informe sobre el desarrollo mundial, 2020: el comercio al servicio del desarrollo en la era de las cadenas de valor mundiales*, Washington, D.C.
- Carrière-Swallow, Y. y otros (2022), "Shipping costs and inflation", *Working Paper*, N° 2022/061, Fondo Monetario Internacional (FMI), marzo.
- Cipoletta, G., y R. Sánchez (2010), "La infraestructura en la integración de América del Sur: un paso hacia adelante que debe ser acrecentado", *Aldea Mundo*, vol. 15, N° 29.
- Clarksons Research (2022), *Container Intelligence Monthly*.
- Comisión Marítima Federal (2022), *Fact Finding Investigation 29. Final Report*, 31 de mayo [en línea] <https://www.fmc.gov/fact-finding-29/>.
- Congreso de los Estados Unidos (2022), *S.3580 - Ocean Shipping Reform Act of 2022*.
- (1998), *S.414 - Ocean Shipping Reform Act of 1998*.
- (1984), *Shipping Act of 1984*.
- (1916), *Shipping Act of 1916*.
- CTS (Container Trades Statistics) (2022), "Shipping trade volume data at your fingertips" [en línea] containerstatistics.com.
- Departamento de Justicia de los Estados Unidos (2022), "Justice Department and Federal Maritime Commission Reaffirm and Strengthen Partnership to Promote Fair Competition in the Shipping Industry", *Press release* [en línea] <https://www.justice.gov/opa/pr/justice-department-and-federal-maritime-commission-reaffirm-and-strengthen-partnership>.
- (2002), "Attorney General Statement on the Confirmation of Charles James", 5 de junio [en línea] https://www.justice.gov/archive/atr/public/press_releases/2001/8397.htm.
- Departamento de Justicia de los Estados Unidos/Comisión Federal de Comercio (2010), *Horizontal Merger Guidelines*, 19 de agosto.
- Diario Oficial de la Unión Europea (2012), *Versión Consolidada del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea* (C 326/47), 26 de octubre.
- (2009), "Reglamento (CE) N° 906/2009 de la Comisión de 28 de septiembre de 2009 sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea regular (consorcios)" (L 256/31), 29 de septiembre.
- (2006), "Reglamento (CE) No 1419/2006 del Consejo de 25 de septiembre de 2006" (L 269/1), 28 de septiembre.

- (2004), “Directrices sobre la evaluación de las concentraciones horizontales con arreglo al Reglamento del Consejo sobre el control de las concentraciones entre empresas” ((2004/C 31/03).
- (1986), “Reglamento (CEE) n° 4056/86 del Consejo de 22 de diciembre de 1986 por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos” (L 378), 31 de diciembre.
- Drewry (2022), “World Container Index” [en línea] <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>.
- (2021), *Drewry Maritime Financial Insight*, julio.
- Freightos (2022), Freightos | Online Freight Shipping Marketplace & Platform.
- González-Aregall, M., R. Sánchez y G. Wilmsmeier (2017), “Before the ‘hangover’”, *Maritime Mobilities*, University of Gothenburg.
- Government Portal of Ukraine (2022), “Ministry of Infrastructure will cover risks for shipping and rail carriers” [en línea] <https://www.kmu.gov.ua/en/news/ministerstvo-infrastrukturi-zabezpechuvatime-pokrittya-rizikiv-dlya-sudnoplavnih-ta-zaliznichnih-pereviznikiv>.
- Hapag-Lloyd (2022), “Regional Updates in North America” [en línea] <https://www.hapag-lloyd.com/en/services-information/operational-updates/north-america.html>.
- ITF (Foro Internacional del Transporte) (2022), “Performance of Maritime Logistics”, *International Transport Forum Policy Papers*, N° 106, París, OECD Publishing.
- (2020), *Future Maritime Trade Flows*, París, OECD Publishing.
- (2018), *The Impact of Alliances in Container Shipping*, París, OECD Publishing.
- Merk, O. (2021), “Is there still competition in liner shipping”, *Lloyd’s List* [en línea] <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135476/Is-there-still-competition-in-liner-shipping>.
- Merk, O. y A. Teodoro (2022), “Alternative approaches to measuring concentration in liner shipping”, *Maritime Economics & Logistics*, febrero.
- Ministerio de Energía de Chile/Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping (2022), “Chilean Ministries of Energy, Transport and Telecommunications, and Foreign Affairs, together with the Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping launch joint project to establish green shipping corridors in Chile”, *Press Release*, 13 de abril.
- Moody’s Analytics (2022), “Macroeconomic consequences of pandemic-related global supply chain disruptions”, *Analysis*, 22 de abril.
- Port Economics, Management and Policy (2022), “The Geostrategy of Russian and Ukrainian Ports” [en línea] <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part7/ports-policies-and-politics/geostrategy-russian-ukrainian-ports/>.
- Port of Long Beach (2022), *Import Dwell Report* [en línea] <https://polb.com/port-info/import-dwell-report/>.
- Rodrigue, J-P. (2022), “The effect of the Global Crisis on the Caribbean: the COVID-19 pandemic and the war in Ukraine”, documento presentado en la vigésima Conferencia de Ejecutivos de Transporte Marítimo del Caribe (CSEC), Miami, 2-3 de mayo.
- Sánchez, R. (2019), “La formación de precios en el transporte marítimo de contenedores de exportación y el rol de las expectativas”, tesis doctoral, Buenos Aires, Pontificia Universidad Católica Argentina (UCA).
- Sánchez, R. y G. Wilmsmeier (2017), “Economies of scale in the liner container shipping industry: challenging the beliefs”, *Maritime Policy & Management*, vol. 25, N° 4.
- Sea-Intelligence (2022), *Sea-Intelligence – Press Release*, 28 de abril.
- ShippingWatch (2022), “EU rejects cartel charges against carriers” [en línea] <https://shippingwatch.com/regulation/article13757511.ece#:~:text=The%20European%20Commission%20denies%20allegations,alliances%2C%20states%20spokesperson%20to%20ShippinWatch>.
- Stopford, M. (2009), *Maritime Economics*, Routledge.
- T21 (2022), “Puertos europeos niegan operación a Rusia; aumenta congestión global” [en línea] <http://t21.com.mx/maritimo/2022/03/03/puertos-europeos-niegan-operacion-rusia-aumenta-congestion-global>.
- The Odessa Journal* (2022), “The Ministry of Infrastructure of Ukraine has issued an order to close some seaports” [en línea] <https://odessa-journal.com/the-ministry-of-infrastructure-of-ukraine-has-issued-an-order-to-close-some-seaports/>.
- UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) (2021), *Review of Maritime Transport 2021* (UNCTAD/RMT/2021), Ginebra.
- (2018), *Review of Maritime Transport 2018* (UNCTAD/RMT/2018), Ginebra.

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*



Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2022
Economic Survey of Latin America and the Caribbean 2022



La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe 2022
Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean 2022



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 2021
Statistical Yearbook for Latin America and the Caribbean 2021



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



Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe 2021
International Trade Outlook for Latin America and the Caribbean 2021

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

La sociedad del cuidado: horizonte para una recuperación sostenible con igualdad de género

The care society: A horizon for sustainable recovery with gender equality

Una década de acción para un cambio de época. Quinto informe sobre el progreso y los desafíos regionales de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible en América Latina y el Caribe

A decade of action for a change of era. Fifth report on regional progress and challenges in relation to the 2030 Agenda for Sustainable Development in Latin America and the Caribbean

Innovación para el desarrollo: la clave para una recuperación transformadora en América Latina y el Caribe

Innovation for development: The key to a transformative recovery in Latin America and the Caribbean



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



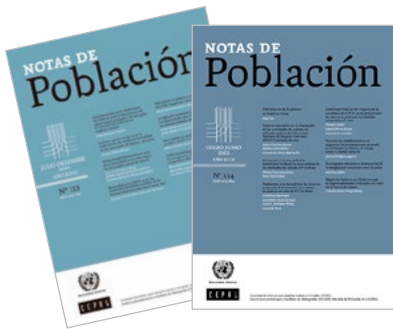
Revista CEPAL/CEPAL Review



Series de la CEPAL/ECLAC Series



Notas de Población



Observatorio Demográfico Demographic Observatory



Documentos de Proyectos Project Documents



Informes Especiales COVID-19 Special Reports COVID-19



Coediciones/Co-editions



Copublicaciones/Co-publications



**Suscríbese 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/suscripciones



NACIONES UNIDAS
UNITED NATIONS



www.cepal.org/publicaciones



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

www.cepal.org



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

