

Perspectivas del Comercio Internacional 2019

Exportaciones de América Latina y el Caribe caerán 2% en 2019 debido al complejo contexto mundial y regional

La pronunciada desaceleración que ha sufrido el comercio mundial de bienes en esta década, y que se ha profundizado desde fines de 2018 por la intensificación de las tensiones comerciales, afectará negativamente el desempeño del comercio exterior de América Latina y el Caribe en 2019.

Mensajes claves

- La pronunciada desaceleración del comercio mundial de bienes en esta década y su profundización desde fines de 2018, afectará negativamente el desempeño del comercio exterior de América Latina y el Caribe en 2019.
- El desempeño comercial regional muestra una importante heterogeneidad por subregiones.
- La debilidad de la demanda en un contexto regional de muy bajo crecimiento ha golpeado especialmente al comercio intrarregional.
- La huella de carbono de las exportaciones de países de la región intensivos en recursos naturales es similar a la de otros países con un perfil exportador comparable.
- Excepto en el Caribe, pocos países de la región han incorporado medidas comerciales en sus estrategias para mitigar el cambio climático.



NACIONES UNIDAS

CEPAL

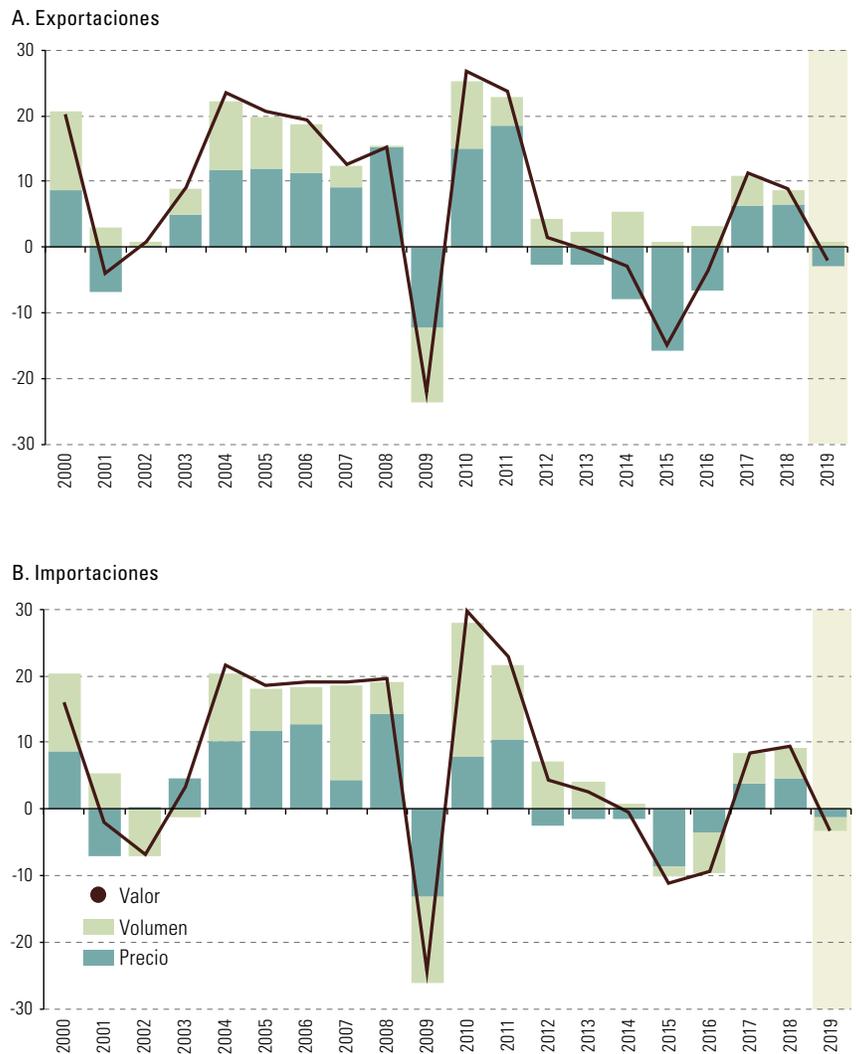


Se proyecta para 2019 una caída del valor de las exportaciones e importaciones regionales de bienes de -2% y -3%, respectivamente, en medio de un complejo contexto internacional caracterizado por el agravamiento de las tensiones comerciales, una menor demanda mundial, la creciente sustitución de importaciones por producción nacional en algunas economías, la menor proporción de la producción china que se destina a la exportación, el retroceso de las cadenas globales de valor y la irrupción de nuevas tecnologías que están transformando la naturaleza misma del comercio, entre otros factores.

El desempeño comercial regional muestra una importante heterogeneidad por subregiones. América del Sur experimentaría una contracción del valor de sus envíos de -6,7%, muy superior al promedio regional. En ello influye el estancamiento económico por el que atraviesa la subregión, que afecta negativamente al comercio intrarregional, y el elevado peso que tienen los productos básicos en su canasta exportadora, varios de los cuales han registrado caídas de sus precios. Se proyecta que solo tres países sudamericanos (Argentina, Ecuador y Uruguay) aumenten el valor de sus envíos en 2019, impulsados por alzas de los volúmenes exportados de sus productos básicos.

A diferencia de América del Sur, en 2019 Centroamérica, el Caribe y México registrarán aumentos del valor de sus exportaciones (2,6%, 3,7% y 2,8% respectivamente). Ello refleja su menor dependencia de los productos básicos y su mayor vinculación comercial con Estados Unidos, cuya demanda de importaciones ha mostrado una mayor resiliencia que la de los otros mercados principales de exportación de la región. En particular, México se ha beneficiado de las oportunidades de sustituir productos chinos en el mercado de los Estados Unidos y durante 2019 se ha convertido en el socio comercial más importante de ese país.

Gráfico 1. América Latina y el Caribe: variación anual del comercio de bienes según precio, valor y volumen, 2000-2019^a
(En porcentajes)

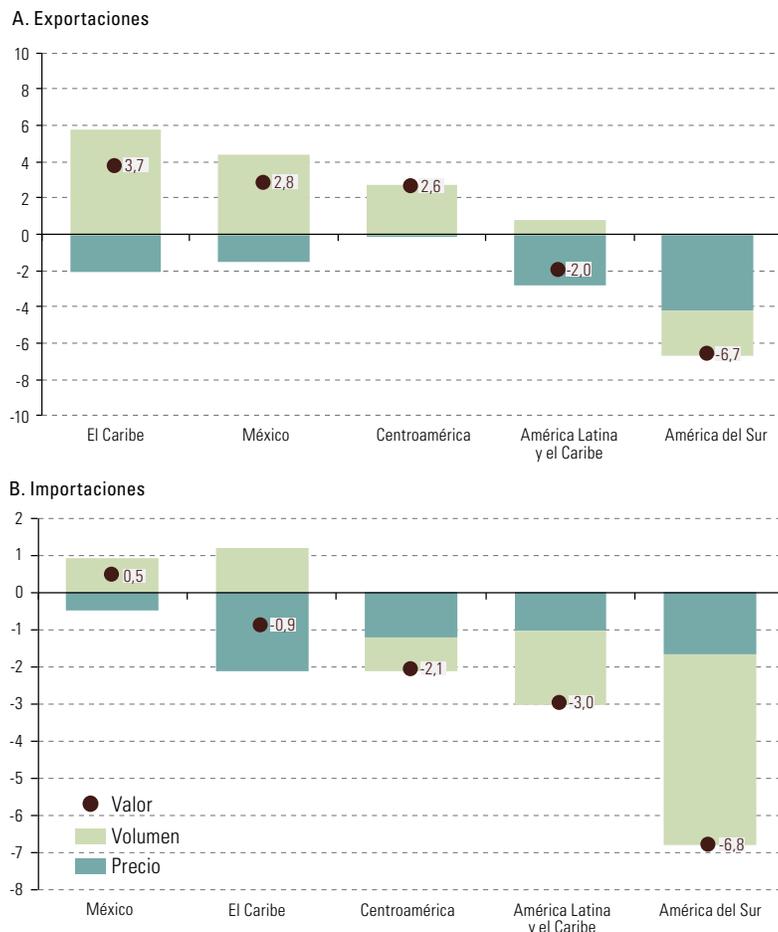


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de las oficinas de aduanas, los institutos de estadísticas y los bancos centrales de los países.

^a Las cifras de 2019 corresponden a proyecciones.

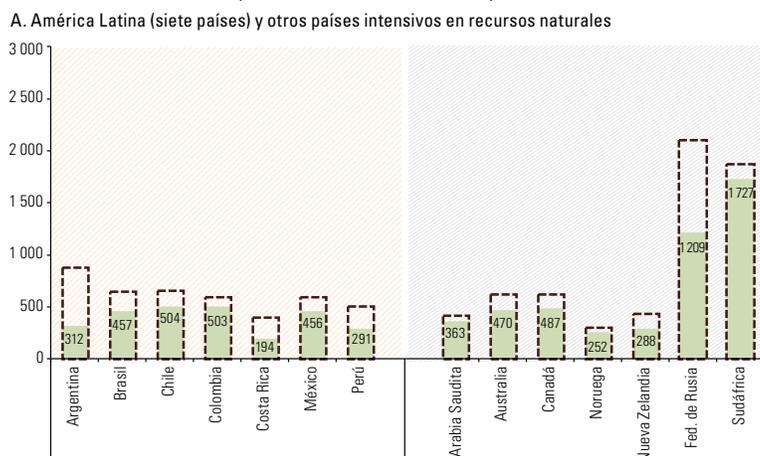
La CEPAL estima que para cerrar la brecha regional de infraestructura habría que invertir anualmente un 6% del PIB entre 2016 y 2030

Gráfico 2. América Latina y el Caribe, México y subregiones: variación proyectada del comercio de bienes, según volumen, precio y valor, 2019
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial de las oficinas de aduanas, los institutos de estadísticas y los bancos centrales de los países.

Gráfico 3. Países seleccionados: emisiones de carbono contenidas en las exportaciones, 2005 y 2015^a
(En toneladas de carbono por millón de dólares exportado)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), Trade in Embodied CO₂ Database (TECO₂)

^a Los valores de las etiquetas indican la intensidad de las emisiones contenidas en las exportaciones de cada país en 2015.

La debilidad de la demanda en un contexto regional de muy bajo crecimiento ha golpeado especialmente al comercio intrarregional. Se proyecta que su valor se contraiga -10% en 2019, en contraste con los envíos al resto del mundo, cuyo valor tendría una variación cercana al 0%. Esto es especialmente grave dado que el comercio intrarregional tiene un componente de manufacturas muy superior al de las exportaciones a otros mercados, y además por su gran importancia para las pymes exportadoras.

Este panorama obliga a repensar las estrategias de inserción internacional de la región y a poner mayores esfuerzos en promover el comercio intrarregional.

Contribución del comercio a la sostenibilidad ambiental

El comercio internacional y la producción asociada a este tienen impactos tanto positivos como negativos en el cambio climático. Asimismo, sus respectivos marcos regulatorios son interdependientes.

El análisis de la huella de carbono de las exportaciones de siete países de América Latina para los que se dispone de información —incluyendo solo las emisiones asociadas al uso de combustibles fósiles— muestra que su intensidad de emisiones (medida en toneladas de carbono por millón de dólares exportado) se ha reducido entre 2005 y 2015 y, en general, presenta niveles similares a otros países con un perfil exportador comparable.

Excepto en el Caribe, pocos países de la región han incorporado medidas comerciales en sus estrategias para mitigar el cambio climático. Ello se evidencia en la limitada presencia de herramientas relacionadas con el comercio en las contribuciones determinadas a nivel nacional (CDNN) presentadas por los países de América Latina y el Caribe en el marco del Acuerdo de París.

Situación de la infraestructura y la logística

Se identifican una serie de debilidades en este campo, como una importante brecha de infraestructura, resultado de la sostenida baja inversión en las últimas décadas; fallas institucionales y regulatorias que afectan la competencia, la facilitación y el comercio; y falta de integralidad en las políticas, la que profundiza las desigualdades territoriales y no atiende debidamente las externalidades negativas (ambientales y sociales).

La CEPAL estima que para cerrar la brecha regional de infraestructura habría que invertir anualmente un 6% del PIB entre 2016 y 2030. Ello contrasta con el monto invertido en un grupo de seis países (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México y Perú), cuyo nivel promedio de

inversión se ha ubicado por debajo de 2% del PIB durante estas dos décadas. La brecha es especialmente importante en el sector de transporte, en donde el nivel de inversión necesitaría ser triplicado para satisfacer el crecimiento esperado de la población y de la economía.

Para avanzar en el cambio estructural progresivo y alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) se requiere un abordaje integrado de las políticas de logística y movilidad con otras políticas públicas, como las de desarrollo productivo, financiamiento, desarrollo social e integración territorial y transfronteriza. Ello representa un esfuerzo de alta complejidad, pero una oportunidad cierta para el cumplimiento de la Agenda 2030.

➤ **Gráfico 4.** Principales debilidades de la infraestructura y la logística que afectan la competitividad regional



➤ Revisa el **video** del lanzamiento del informe Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe 2019

www.youtube.com/user/CEPALONU



➤ Descarga el **pdf** del informe Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe 2019

www.cepal.org/es/publicaciones/pci