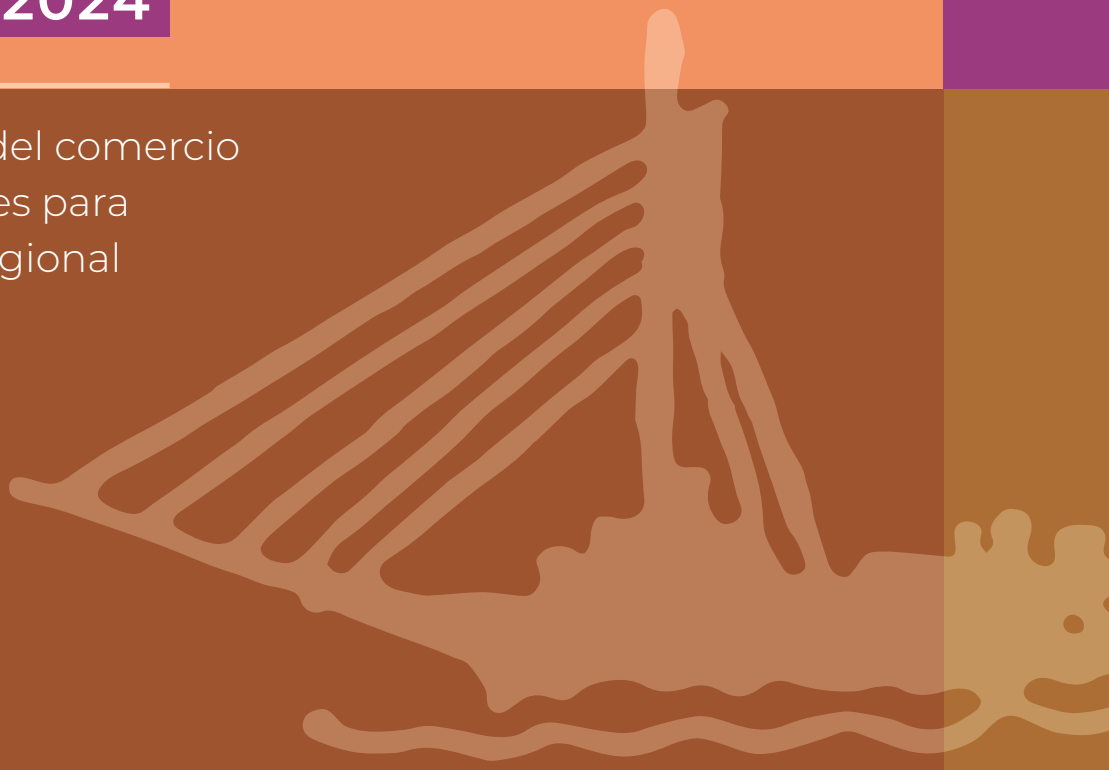
Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe 2024

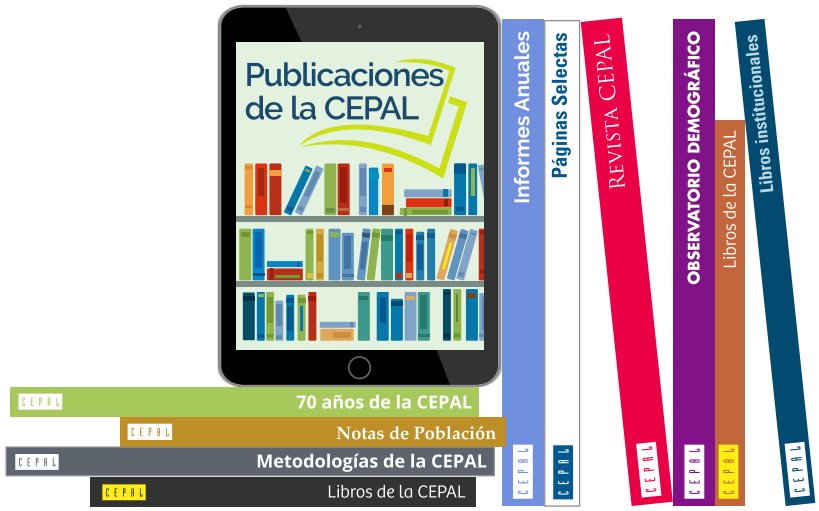
Reconfiguración del comercio mundial y opciones para la recuperación regional



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

www.cepal.org/es/publications

www.instagram.com/publicacionesdelacepal

www.facebook.com/publicacionesdelacepal

www.issuu.com/publicacionescepal/stacks

www.cepal.org/es/publicaciones/apps

NACIONES UNIDAS

CEPAL

Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe 2024

Reconfiguración del comercio mundial y opciones para la recuperación regional

Naciones Unidas

CEPAL

José Manuel Salazar-Xirinachs
Secretario Ejecutivo

Javier Medina Vásquez
Secretario Ejecutivo Adjunto a. i.

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 redacción de los capítulos José Elías Durán, Sebastián Herreros, Nanno Mulder y Miryam Saade, funcionarios de esa misma División.

Se agradecen los aportes de Javiera Arteaga, Penny Bamber, Eliana Barleta, Leonardo Cabello, Sebastián Castresana, Robinson Cortney, Karina Fernández-Stark, Alejandro Fredes, Enrique Gilles, Jessica Gómez, Matthew Gomies, Frederic González, Javier Meneses, Ricardo Monge, Alejandro Patiño, Javier Peña Capobianco, Cecilia Plottier, Rodrigo Polanco, Laura Poveda, Gastón Rigollet, Luis Rivera y Mical Rodríguez.

Además, se agradecen los comentarios recibidos de Vianka Aliaga, Bruno Antunes, Martha Cordero, Janos Ferenzc, Romina Gaya, Paolo Giordano, Laura Kuusela, Andrés Mondaini, Nahuel Oddone, Machel Pantin, Sergio Riveros, Mónica Rodrigues, Martin Roy, Ricardo Rozemberg y Cecilia Vera.

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

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

Publicación de las Naciones Unidas
ISBN: 978-92-1-106818-4 (versión pdf) • ISBN: 978-92-1-106819-1 (versión ePub)
Número de venta: S.24.II.G.4 • LC/PUB.2024/16-P • Distribución: G • Copyright © Naciones Unidas, 2024 • Todos los derechos reservados
Impreso en Naciones Unidas, Santiago • S.2400948[S]

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, 2023/2024) indica que la información corresponde a un período de 12 meses que no necesariamente coincide con el año calendario.

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

Esta publicación debe citarse como: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2024* (LC/PUB.2024/16-P), Santiago, 2024.

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
Una débil recuperación del comercio en el mundo y la región 33
A. Tras la caída sufrida en 2023, el comercio mundial de bienes se recupera débilmente en el primer semestre de 2024 35
B. El comercio mundial de servicios mantiene un dinamismo mayor que el de bienes 43
C. Surgen nuevas perturbaciones en el transporte marítimo mundial 47
D. Continúan aumentando las restricciones al comercio 51
E. Se observan cambios importantes desde 2017 en los patrones geográficos del comercio mundial 54
F. El comercio exterior de la región muestra signos de una leve recuperación 59
1. Panorama general 59
2. Evolución reciente y perspectivas de los precios del comercio exterior de la región 62
3. Análisis del desempeño comercial por países 67
4. Análisis del desempeño comercial por principales socios 71
5. Proyecciones para 2024 74
Bibliografía 85
Anexo I.A1 88

Capítulo II
El rol del comercio en la seguridad alimentaria de América Latina y el Caribe 91
Introducción 93
A. Panorama general de la seguridad alimentaria en América Latina y el Caribe 94
B. Vínculos entre la seguridad alimentaria y el comercio internacional en la región 100
1. Panorama general del comercio regional de alimentos 100
2. Distribución geográfica del comercio regional de alimentos 115
3. Factores condicionantes del comercio de alimentos en la región 120
4. El comercio regional de insumos para la producción de alimentos 125
C. Espacios para fortalecer el aporte del comercio a la seguridad alimentaria 133
Bibliografía 137
Anexo II.A1 139

Capítulo III
El potencial de los servicios para dinamizar las exportaciones regionales 143
Introducción 145
A. Dinámica del comercio regional de servicios 146
1. Evolución de las exportaciones de servicios 146
2. Patrón geográfico del comercio regional de servicios 156
3. Valor agregado de los servicios en las cadenas internacionales de valor 160
B. Marco regulatorio del comercio de servicios 163
1. Normas que afectan la prestación de servicios de proveedores extranjeros 164
2. Normativa multilateral e iniciativas plurilaterales 173
3. Regulación de los servicios en los acuerdos comerciales preferenciales en la región 174
4. Regulación del comercio digital en los acuerdos comerciales preferenciales en la región 177
C. Factores habilitadores del comercio de servicios 179
1. Infraestructura digital 180
2. Fortalecimiento del capital humano 183
3. Promoción de las exportaciones y atracción de inversión extranjera directa 186
4. Impuestos e incentivos fiscales 189
D. Conclusiones y recomendaciones 191
Bibliografía 194
Anexo III.A1 196

Publicaciones recientes de la CEPAL 199

Cuadros

Cuadro I.1 Países y agrupaciones seleccionados: variación interanual de las importaciones de bienes según principales orígenes, enero-junio de 2024 ... 40
Cuadro I.2 Índice del volumen del comercio marítimo internacional en contenedores, por subregiones, 2019-2023 ... 50
Cuadro I.3 Estados Unidos y Unión Europea: anuncios de alzas arancelarias a productos chinos seleccionados, 2024 ... 54
Cuadro I.4 América Latina y el Caribe: variación interanual del valor del comercio de bienes y servicios según grandes sectores, primer semestre de 2021 a primer semestre de 2024 ... 59
Cuadro I.5 América Latina y el Caribe y agrupaciones seleccionadas: variación interanual de las exportaciones de bienes y de servicios, por grandes sectores, primer semestre de 2024 ... 61
Cuadro I.6 América Latina y el Caribe: variación interanual de los índices de precios de los principales productos básicos exportados, enero-agosto de 2023 y de 2024 y variación proyectada para 2024 ... 63
Cuadro I.7 América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones e importaciones de bienes, primer semestre de 2023 y de 2024 ... 68
Cuadro I.8 América Latina y el Caribe (30 países): variación interanual del valor de las exportaciones e importaciones de servicios, primer semestre de 2023 y de 2024 ... 70
Cuadro I.9 América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones e importaciones de bienes, por principales socios, primer semestre de 2022, 2023 y 2024 ... 71
Cuadro I.10 América Latina y el Caribe y agrupaciones seleccionadas: variación interanual de las exportaciones de bienes dentro de cada agrupación, por sectores, enero-junio de 2024 ... 73
Cuadro I.11 América Latina y el Caribe: variación proyectada del comercio de bienes, según precio, volumen y valor, 2024 ... 75
Cuadro I.12 América Latina y el Caribe: variación anual del valor del comercio de bienes, por socios principales, 2023 y proyección para 2024 ... 78
Cuadro I.13 América Latina y el Caribe (31 países): variación proyectada del comercio de servicios, 2024 ... 82
Cuadro I.A1.1 América Latina y el Caribe: valor de las exportaciones e importaciones totales de bienes, 2022-2024 ... 88
Cuadro I.A1.2 América Latina y el Caribe: valor de las exportaciones e importaciones de servicios, 2022-2024 ... 89
Cuadro I.A1.3 América Latina y el Caribe: valor del saldo de la balanza comercial de bienes y servicios, 2022-2024 ... 90
Cuadro II.1 América Latina y el Caribe: 15 principales productos exportados e importados del sector de alimentos, promedio 2020-2022 ... 104
Cuadro II.2 América Latina y el Caribe (países seleccionados): posición y participación en las exportaciones mundiales de productos alimenticios seleccionados, 2022 ... 115
Cuadro II.3 América Latina (14 países): industrias proveedoras de insumos para la producción de alimentos, 2018 ... 127
Cuadro II.A1.1 Composición de las grandes categorías del comercio de alimentos ... 139
Cuadro II.A1.2 América Latina y el Caribe (33 países): comercio de alimentos, 2020-2022 ... 140
Cuadro II.A1.3 América Latina y el Caribe (33 países): saldos del comercio de alimentos por grandes categorías, promedio 2020-2022 ... 141
Cuadro III.1 Categorías de regulación del comercio de servicios ... 164
Cuadro III.2 América Latina y el Caribe (9 países): tasas del impuesto sobre la renta para las personas físicas y jurídicas y tipo de sistema fiscal, 2023 ... 190
Cuadro III.3 América Latina y el Caribe (9 países): mecanismos para la reducción o eliminación de la doble tributación, 2023 ... 191
Cuadro III.A1.1 Categorías del comercio de servicios según el *Manual de Balanza de Pagos y Posición de Inversión Internacional. Sexta edición (MBP6)* y la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de Todas las Actividades Económicas (CIIU) ... 196

Gráficos

Gráfico I.1 Variación anual del volumen del comercio mundial de bienes, 1990-2023, y proyecciones para 2024 y 2025 ... 35
Gráfico I.2 Mundo y agrupaciones y países seleccionados: variación anual del PIB en 2022 y 2023 y proyección para 2024 ... 36
Gráfico I.3 China, Estados Unidos y zona del euro: variación del PIB respecto del mismo trimestre del año anterior, primer trimestre de 2022 a segundo trimestre de 2024 ... 36
Gráfico I.4 Variación del PIB mundial y del comercio mundial de bienes, 1990-2023 ... 37
Gráfico I.5 Economías seleccionadas: variación interanual del valor del comercio de bienes, promedios móviles de tres meses, enero de 2019 a junio de 2024 ... 38
Gráfico I.6 Economías seleccionadas: variación interanual del comercio de bienes, según volumen, precio y valor, enero-junio de 2019 a enero-junio de 2024 ... 38
Gráfico I.7 Países y agrupaciones seleccionados: variación del volumen de las exportaciones e importaciones de bienes, enero-junio de 2024 respecto del mismo período de 2023 ... 40
Gráfico I.8 Estados Unidos, Unión Europea, China y Japón: variación interanual del valor de las importaciones de bienes, enero de 2019 a junio de 2024 ... 42
Gráfico I.9 Economías seleccionadas: variación interanual del valor de las importaciones de bienes, por sectores económicos, enero-junio de 2024 y de 2023 ... 42
Gráfico I.10 Variación del valor de las exportaciones mundiales de servicios comerciales, por categorías, 2021-2023 ... 43
Gráfico I.11 Variación interanual del valor de las importaciones de servicios de los principales importadores mundiales, primer trimestre de 2022 a primer trimestre de 2024 ... 44
Gráfico I.12 Países y regiones seleccionados: variación del valor de las importaciones de servicios, por categorías, 2022 a primer trimestre de 2024 ... 45
Gráfico I.13 Mundo y regiones seleccionadas: variación del número de llegadas de turistas internacionales, 2022 a primer trimestre de 2024 ... 46
Gráfico I.14 Índice de Presión en la Cadena Mundial de Suministro, enero de 2018 a julio de 2024 ... 47
Gráfico I.15 Retrasos medios mundiales por la llegada tardía de buques y fiabilidad de los itinerarios marítimos programados, promedios mensuales, enero de 2018 a julio de 2024 ... 48
Gráfico I.16 Mundo y América Latina: variación del volumen del comercio marítimo internacional en contenedores, primer trimestre de 2019 a segundo trimestre de 2024 ... 50
Gráfico I.17 Índice del promedio semanal compuesto de las tarifas del flete al contado (*spot*) de contenedores marítimos, enero de 2019 a julio de 2024 ... 51
Gráfico I.18 Valor del comercio mundial de bienes sujeto a medidas de restricción de las importaciones, 2009-2024 ... 52
Gráfico I.19 Número de casos de solución de diferencias iniciados en la Organización Mundial del Comercio, enero de 2010 a julio de 2024 ... 53
Gráfico I.20 China, Estados Unidos y Unión Europea (27 países): participaciones recíprocas en el comercio total de bienes, 2017-2023 ... 55
Gráfico I.21 Unión Europea (27 países): variación del valor del comercio de bienes con principales socios, 2017-2023 ... 56
Gráfico I.22 Estados Unidos: variación del valor del comercio de bienes con principales socios, 2017-2023 ... 57
Gráfico I.23 China: variación del valor del comercio de bienes con principales socios, 2017-2023 ... 58
Gráfico I.24 América Latina y el Caribe: variación interanual del valor del comercio de bienes y de servicios, trimestres móviles, 2019-2024 ... 60
Gráfico I.25 América Latina y el Caribe: índices de precios de grupos seleccionados de productos exportados e importados, enero de 2021 a agosto de 2024 ... 64
Gráfico I.26 América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones intrarregionales de bienes, enero de 2007 a julio de 2024 ... 72
Gráfico I.27 América Latina y el Caribe y agrupaciones seleccionadas: variación interanual de las exportaciones de bienes dentro de cada agrupación, enero-junio de 2023 y de 2024 ... 72

Gráfico I.28 América Latina y el Caribe: variación anual del comercio de bienes, 2000-2023 y proyección para 2024 ... 74
Gráfico I.29 América Latina y el Caribe, subregiones y México: variación proyectada del comercio de bienes según volumen, precio y valor, 2024 ... 77
Gráfico I.30 América Latina y el Caribe y agrupaciones y países seleccionados: coeficiente de exportaciones intrarregionales, 2023 y proyección para 2024 ... 78
Gráfico I.31 América Latina y el Caribe: variación proyectada de los términos de intercambio, 2024 ... 79
Gráfico I.32 América Latina y el Caribe (30 países): variación del valor del comercio de servicios y contribución de sus principales componentes, 2011-2023 y proyección para 2024 ... 80
Gráfico I.33 América Latina y el Caribe (agrupaciones y países seleccionados): saldo comercial de bienes y servicios, 2023 y proyecciones para 2024 ... 83
Gráfico II.1 Mundo, América Latina y el Caribe y subregiones: prevalencia de la subalimentación, 2000-2023 ... 94
Gráfico II.2 América Latina y el Caribe (28 países): prevalencia de la subalimentación, promedio 2021-2023 ... 95
Gráfico II.3 Mundo, América Latina y el Caribe y subregiones: prevalencia de la inseguridad alimentaria moderada y grave, 2015, 2019, 2020, 2022 y 2023 ... 96
Gráfico II.4 América Latina y el Caribe (28 países): prevalencia de la inseguridad alimentaria moderada o grave, promedio 2021-2023 ... 96
Gráfico II.5 Mundo y América Latina y el Caribe: prevalencia de la inseguridad alimentaria moderada o grave por sexo y nivel de urbanización, 2023 ... 97
Gráfico II.6 Mundo y subregiones de América Latina y el Caribe: composición del suministro alimentario de energía por grandes categorías, 2021 ... 98
Gráfico II.7 Mundo, América Latina y el Caribe y subregiones: costo de acceder a una dieta saludable, 2017-2022 ... 100
Gráfico II.8 América Latina y el Caribe (33 países) y subregiones: valor del comercio de alimentos, 2010-2023 ... 101
Gráfico II.9 América Latina y el Caribe (33 países): distribución de las exportaciones e importaciones de alimentos por grandes categorías, promedio 2020-2022 ... 103
Gráfico II.10 América Latina y el Caribe: distribución por origen de las importaciones de alimentos seleccionados, promedio 2020-2022 ... 106
Gráfico II.11 América Latina y el Caribe (33 países) y subregiones: saldos del comercio de alimentos por grandes categorías, promedio 2020-2022 ... 106
Gráfico II.12 América Latina y el Caribe (33 países): distribución de las exportaciones e importaciones de alimentos, por país, promedio 2020-2022 ... 108
Gráfico II.13 América Latina y el Caribe (33 países): saldo del comercio de alimentos, promedio 2020-2022 ... 109
Gráfico II.14 América Latina y el Caribe (33 países): valor de las importaciones de alimentos, promedio 2020-2022 ... 112
Gráfico II.15 Índice real de precios de los alimentos, los cereales y los aceites, enero de 2015 a abril de 2024 ... 112
Gráfico II.16 América Latina y el Caribe (32 países): coeficiente de dependencia de las importaciones de cereales, promedio 2020-2022 ... 113
Gráfico II.17 América Latina y el Caribe (33 países): saldos del comercio de maíz, trigo y arroz, promedio 2020-2022 ... 114
Gráfico II.18 América Latina y el Caribe (33 países): comercio de legumbres, 2014-2022 ... 114
Gráfico II.19 América Latina y el Caribe (29 países): distribución del comercio de alimentos por principales socios, 2010-2022 ... 116
Gráfico II.20 América del Sur, Centroamérica, el Caribe y México: distribución del comercio de alimentos por principales socios, 2022 ... 117
Gráfico II.21 América Latina y el Caribe (29 países): participación del comercio intrarregional en el comercio total de alimentos, promedio 2020-2022 ... 118
Gráfico II.22 América del Sur, Centroamérica, el Caribe y México: distribución del comercio intrarregional de alimentos por subregiones de destino y origen, 2022 ... 120
Gráfico II.23 América Latina y el Caribe (30 países): arancel promedio de nación más favorecida aplicado a los productos agropecuarios y no agropecuarios, 2023 ... 121

Gráfico II.24 Costo de los fletes desde el Puerto de Everglades en Miami (Estados Unidos) hacia puertos seleccionados del Caribe, América del Sur y Shanghái (China) ... 122
Gráfico II.25 América Latina (14 países): distribución sectorial de los insumos utilizados en la producción de alimentos primarios y elaborados, 2018 ... 126
Gráfico II.26 América Latina (14 países): participación de industrias seleccionadas en la utilización total de insumos para la producción de alimentos primarios y elaborados, 2018 ... 128
Gráfico II.27 América Latina y el Caribe (33 países): comercio de maquinaria agrícola, 2015-2022 ... 130
Gráfico II.28 América Latina y el Caribe (33 países): distribución por origen de las importaciones de maquinaria agrícola, 2022 ... 131
Gráfico II.29 América Latina y el Caribe (33 países): comercio de fertilizantes, 2015-2022 ... 132
Gráfico II.30 América Latina y el Caribe (33 países): distribución por origen de las importaciones de fertilizantes, 2022 ... 132
Gráfico III.1 América Latina y el Caribe y mundo: participación de los servicios en el PIB, el empleo y las exportaciones, 2005 y 2022 o 2023 ... 146
Gráfico III.2 Mundo y América Latina y el Caribe: exportaciones de bienes, servicios totales y servicios modernos, 2010-2023 ... 148
Gráfico III.3 América Latina y el Caribe: participación en las exportaciones mundiales de bienes y servicios y de servicios por categoría, 2005-2023 ... 149
Gráfico III.4 América Latina y el Caribe: exportaciones, importaciones y saldo del comercio de servicios por categoría, 2005-2023 ... 150
Gráfico III.5 Agrupaciones seleccionadas: participación en las exportaciones de servicios de América Latina y el Caribe, 2005 y 2023 ... 152
Gráfico III.6 Mundo, América Latina y el Caribe y agrupaciones seleccionadas: estructura de las exportaciones de servicios por grandes categorías, 2005 y 2023 ... 152
Gráfico III.7 América Latina y el Caribe y agrupaciones seleccionadas: variación anual promedio en el valor de las exportaciones de servicios comerciales por categoría, 2005-2023 ... 153
Gráfico III.8 América Latina y el Caribe: principales países exportadores de servicios, por categoría, y monto de sus exportaciones, 2023 ... 154
Gráfico III.9 América Latina y el Caribe: exportaciones, importaciones y saldo del comercio de servicios por socio comercial, 2005-2021 ... 156
Gráfico III.10 América Latina y el Caribe (subregiones seleccionadas): composición de las exportaciones de servicios por mercado de destino, 2005 y 2021 ... 158
Gráfico III.11 América Latina y el Caribe: composición de las exportaciones e importaciones de servicios por socio y categoría, 2005 y 2019 ... 159
Gráfico III.12 América Latina y el Caribe: proporción de las exportaciones de servicios destinada a la propia región, por categoría, 2005-2021 ... 159
Gráfico III.13 América Latina y el Caribe (7 países) y mundo: participación de los servicios en el valor bruto y el valor agregado de las exportaciones de bienes y servicios, 2019 ... 161
Gráfico III.14 América Latina y el Caribe (7 países): participación de los servicios de origen nacional y extranjero en las exportaciones de manufacturas, 2005 y 2019 ... 161
Gráfico III.15 América Latina y el Caribe (7 países): participación de los servicios de origen nacional y extranjero en las exportaciones de productos agrícolas y mineros, 2005 y 2019 ... 162
Gráfico III.16 América Latina (16 países) y Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE): restricción al comercio de servicios modernos, 2014 y 2023 ... 166
Gráfico III.17 América Latina (16 países) y Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE): restricción al comercio de servicios, 2023 ... 168
Gráfico III.18 América Latina (16 países) y Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE): restricción al comercio de servicios, por categoría, 2023 ... 169
Gráfico III.19 América Latina y el Caribe (6 países) y Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE): restricción al comercio de otros servicios seleccionados, 2023 ... 172
Gráfico III.20 América Latina y el Caribe (países y agrupaciones seleccionados): total de socios comerciales incluidos en los acuerdos preferenciales que cuentan con un capítulo sobre servicios, 1994-2023 ... 175

Gráfico III.21 América Latina y el Caribe (31 países): proporción de acuerdos bilaterales y plurilaterales sobre comercio de servicios que incluyen disposiciones específicas, 2023 ... 177
Gráfico III.22 América Latina y el Caribe: acceso de la población a servicios de banda ancha móvil y fija, 2014-2022 ... 181
Gráfico III.23 América Latina y el Caribe (31 países), Estados Unidos y Singapur: velocidad de descarga de banda ancha fija y móvil, diciembre de 2021 y junio de 2024 ... 182
Gráfico III.24 América Latina y el Caribe (5 países) y economías avanzadas (3 países): proporción de la población mayor de 15 años que posee habilidades digitales básicas, 2023 ... 184
Gráfico III.25 América Latina y el Caribe (20 países): niveles de conocimiento del idioma inglés, 2011-2023 ... 185

Recuadros

Recuadro I.1 El impacto de la sequía en el tráfico por el canal de Panamá ... 48
Recuadro I.2 El posible efecto de los precios de las exportaciones de China en América Latina y el Caribe ... 66
Recuadro II.1 El papel de la política comercial en el Plan para la Seguridad Alimentaria, Nutrición y Erradicación del Hambre de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) 2030 ... 134
Recuadro III.1 América Latina y el Caribe: oportunidades para la exportación de servicios relacionados con los recursos naturales ... 162
Recuadro III.2 América Latina: impacto de las normas en el comercio intrarregional de servicios modernos ... 167
Recuadro III.3 Acuerdo sobre Reglamentación Nacional en el ámbito de los Servicios de la Organización Mundial del Comercio (OMC) ... 173
Recuadro III.4 Características de los acuerdos preferenciales con disposiciones sobre comercio digital en que participan los países de América Latina y el Caribe ... 178
Recuadro III.5 Estrategia para la exportación de servicios modernos de la República Dominicana ... 180
Recuadro III.6 El éxito de Costa Rica y el Uruguay en la exportación de servicios modernos ... 188

Mapas

Mapa II.1 El Caribe: principales puertos y rutas marítimas ... 124
Mapa II.2 Gran Caribe (países seleccionados): índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), segundo trimestre de 2024 ... 124

Presentación

Esta edición de *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2024* incluye tres capítulos. En el capítulo I se examina la evolución reciente del comercio mundial y regional. Tras contraerse en 2023, el volumen del comercio mundial de bienes volverá a crecer en 2024, aunque continuará exhibiendo el escaso dinamismo que lo ha caracterizado desde la crisis financiera mundial. La debilidad de su recuperación refleja el impacto combinado de la incertidumbre sobre las perspectivas de crecimiento de la economía mundial y de un entorno marcado por un creciente proteccionismo, tensiones geopolíticas y perturbaciones en el transporte marítimo. Las exportaciones regionales de bienes también se recuperarán en 2024 de la leve caída sufrida en 2023, y su expansión proyectada en términos de volumen sería mayor que la del comercio mundial. El crecimiento de las exportaciones regionales de bienes en 2024 estará impulsado principalmente por los mayores volúmenes exportados de productos básicos en América del Sur. Por su parte, en 2024 las exportaciones regionales de servicios crecerán a una tasa de dos dígitos por cuarto año consecutivo, impulsadas principalmente por la continuada recuperación del turismo internacional. Las importaciones regionales de bienes y de servicios crecerán menos que las exportaciones, lo que refleja la debilidad de la demanda en un contexto de bajo crecimiento económico en la región.

En el capítulo II se aborda el papel del comercio internacional en la búsqueda de la seguridad alimentaria en la región. Pese a que América Latina y el Caribe es la principal región exportadora neta de alimentos a nivel mundial, más de una cuarta parte de su población sufre inseguridad alimentaria moderada o grave, y el costo de acceder a una dieta saludable es el más alto del mundo. La prevalencia de la subalimentación y de la inseguridad alimentaria es especialmente elevada en el Caribe, subregión que presenta un persistente déficit en su comercio de alimentos y los mayores niveles arancelarios en dicho sector. Para fortalecer la contribución del comercio a la seguridad alimentaria en la región, se recomienda avanzar en los siguientes ámbitos: i) facilitación del comercio; ii) convergencia regulatoria; iii) mejora de la logística del comercio de alimentos, especialmente en el Caribe, y iv) red de acuerdos comerciales preferenciales entre los distintos países y subregiones de América Latina y el Caribe. Por otra parte, los países de la región deberían coordinarse en los distintos foros multilaterales para poner en valor la contribución de sus exportaciones de alimentos a la seguridad alimentaria mundial.

En el capítulo III se analiza el papel de los servicios —particularmente los servicios modernos que pueden suministrarse digitalmente— como agente dinamizador de las exportaciones regionales. Desde 2005, las exportaciones de servicios de América Latina y el Caribe han crecido más rápidamente que las de bienes. Sin embargo, siguen estando muy concentradas en el sector del turismo y son pocos los países que presentan una especialización exportadora en los servicios modernos. El entorno regulatorio en el que se desarrolla el comercio de servicios es clave para su dinamismo. Se destacan los esfuerzos de los países de la región a nivel multilateral, plurilateral, subregional y bilateral para reducir las restricciones y la diversidad de normativas que afectan el comercio de servicios. Otros factores que también influyen en el dinamismo del comercio de servicios incluyen la existencia de una política sectorial con buena gobernanza para coordinar el apoyo a este sector, el acceso a banda ancha de alta velocidad, la transformación digital de las empresas y el sector público, la formación y capacitación de los trabajadores, la promoción de las exportaciones y la atracción de inversión extranjera directa, y el tratamiento fiscal de las actividades de servicios. Es necesario intensificar los esfuerzos en cada una de estas áreas para que la región pueda aprovechar plenamente el gran potencial que ofrece el comercio de servicios.

Síntesis

A. Débil recuperación del comercio en el mundo y la región

B. El rol del comercio en la seguridad alimentaria de América Latina y el Caribe

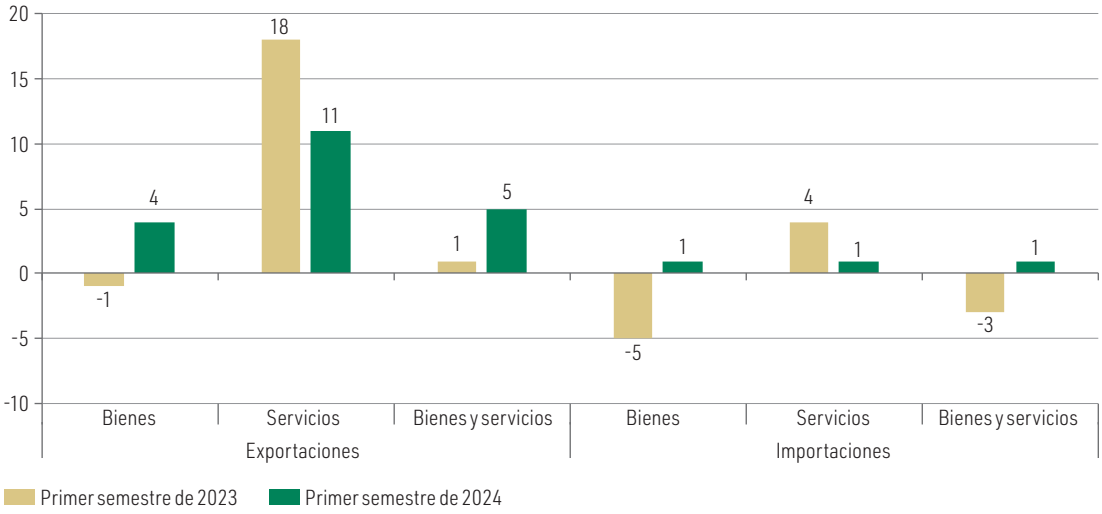
C. El potencial de los servicios para dinamizar las exportaciones regionales

A. Débil recuperación del comercio en el mundo y la región

Tras caer un 1,2% en 2023, el volumen del comercio mundial de bienes creció a una tasa interanual del 1% en el período que va de enero a julio de 2024[1]. La debilidad de esta recuperación refleja el impacto combinado de la incertidumbre sobre las perspectivas de crecimiento de la economía mundial y de un entorno marcado por un creciente proteccionismo, tensiones geopolíticas y perturbaciones en el transporte marítimo. Así pues, en 2024 el comercio mundial de bienes se mantendrá en la senda de bajo dinamismo que lo ha caracterizado por más de una década, lejos de la expansión promedio del 6,2% anual que registró durante el período de mayor auge de la globalización, entre 1990 y 2007. Cabe señalar que el comercio mundial de servicios ha mostrado un mayor dinamismo que el de bienes tras la crisis financiera mundial de 2008-2009, impulsado por el creciente intercambio transfronterizo de servicios modernos suministrados por medios digitales (véase la sección C).

Durante el primer semestre de 2024, el comercio de bienes y servicios de la región mostró un mayor dinamismo que en la primera mitad de 2023 (véase el gráfico 1). El crecimiento interanual del valor de las exportaciones fue mayor que el de las importaciones (5% y 1%, respectivamente). A su vez, las exportaciones de servicios crecieron mucho más que las de bienes (11% y 4%, respectivamente). En el caso de estas últimas, su expansión estuvo impulsada por los sectores primarios: productos agrícolas y agropecuarios (11%) y minería y petróleo (11%). En contraste, las exportaciones de manufacturas se mantuvieron estancadas. En el caso de los servicios, las exportaciones de servicios de transporte y de viajes crecieron un 11% y un 13%, respectivamente; las primeras impulsadas por el mayor dinamismo de las exportaciones de bienes y las segundas por la continuada recuperación del turismo receptivo. Los otros servicios (principalmente servicios modernos) crecieron un 9% respecto del primer semestre de 2023. Por su parte, las importaciones regionales de bienes y de servicios crecieron solo un 1% en el primer semestre de 2024. Ello muestra la debilidad de la demanda en un contexto de bajo crecimiento persistente y en el cual se estima que el producto regional crecería solo un 1,8% en 2024.

Gráfico 1
América Latina y el Caribe: variación interanual del valor del comercio de bienes y servicios, primer semestre de 2023 y de 2024
(En porcentajes)

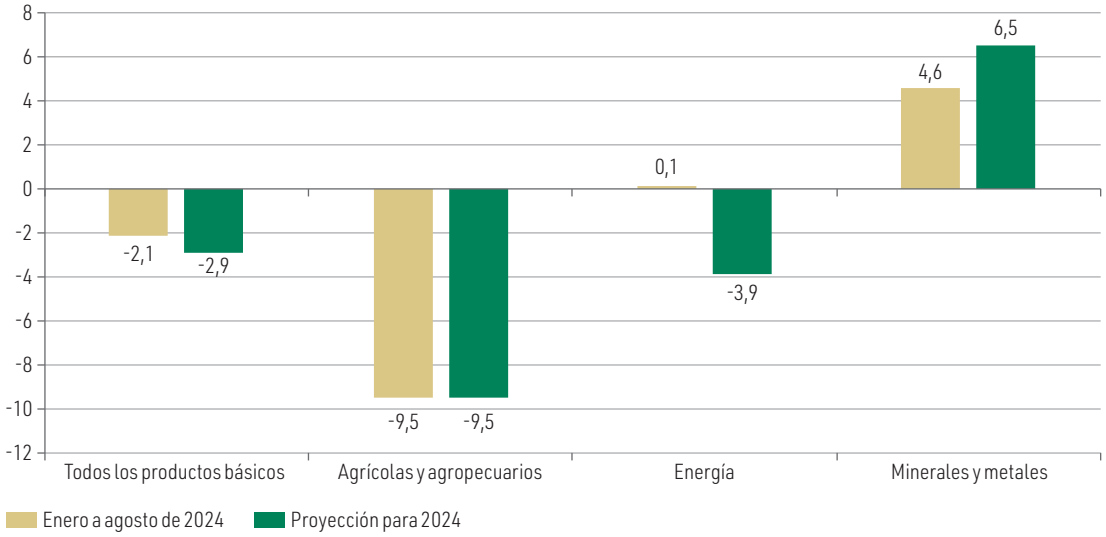


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

[1] Cálculos de la CEPAL, sobre la base de Oficina de Análisis de Políticas Económicas (CPB) del Reino de los Países Bajos, World Trade Monitor [base de datos en línea] https://www.cpb.nl/en/world-trade-monitor-july-2024.

En el período de enero a agosto de 2024, el índice de precios de los principales productos básicos exportados por la región cayó un 2,1% en términos interanuales (véase el gráfico 2). En promedio, cayeron marcadamente los precios de los productos agrícolas, mientras que aumentaron los de los minerales y metales, y los hidrocarburos tuvieron una variación nula. Para el año completo, se proyecta una caída algo mayor (2,9%) del índice de precios de los productos básicos[2].

Gráfico 2
América Latina y el Caribe: variación interanual de los precios de los principales productos básicos exportados, enero a agosto de 2024 y proyección para 2024
(En porcentajes)



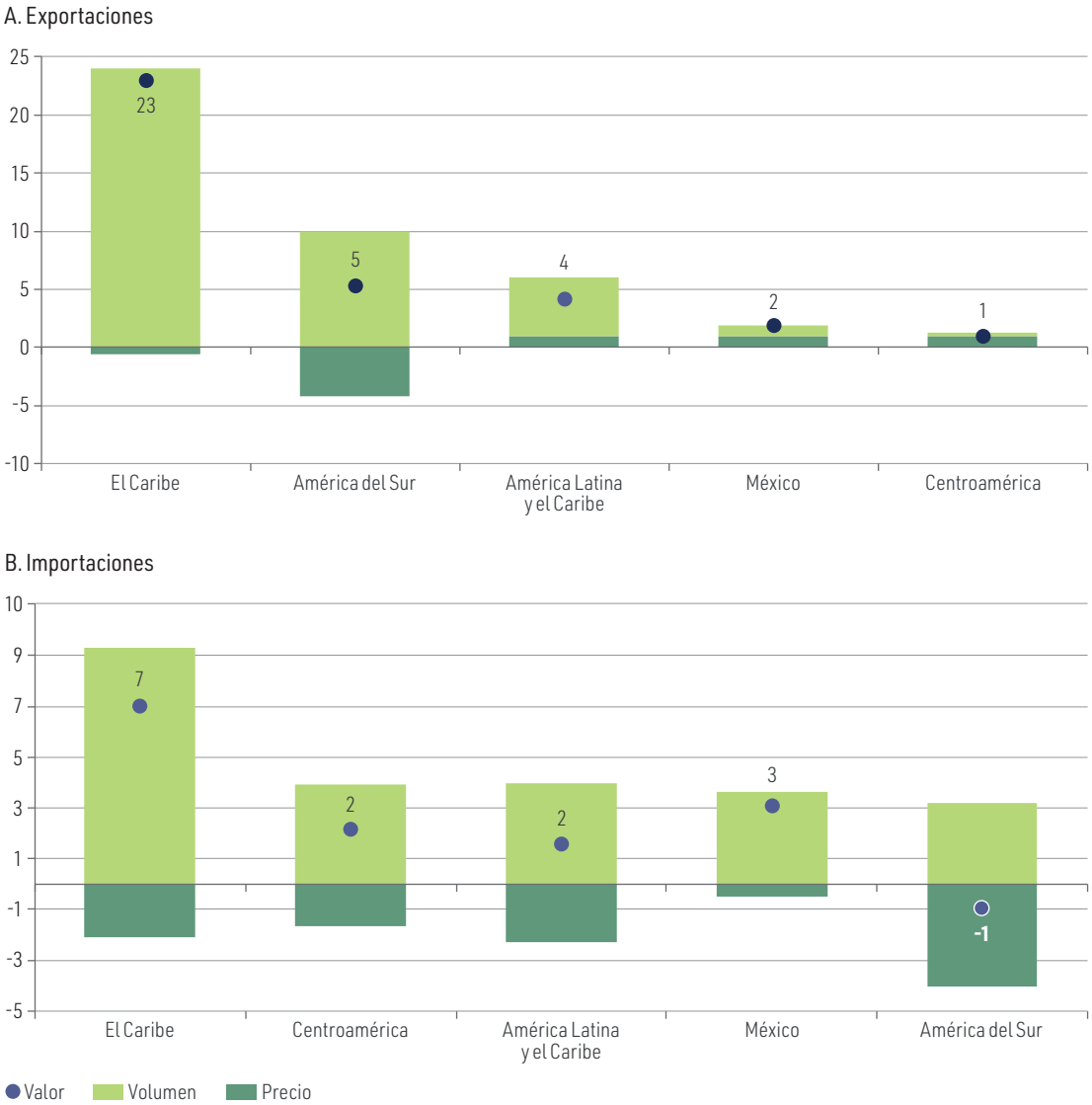
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información del Banco Mundial, Bloomberg, The Economist Intelligence Unit, la Bolsa de Cereales de Buenos Aires, la Comisión Chilena del Cobre (COCHILCO), y la Oficina de Estudios y Políticas Agrarias (ODEPA) de Chile.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) proyecta que en 2024 el valor de las exportaciones de bienes de la región crecerá un 4%, como resultado de una expansión del volumen del 5% y una caída de los precios del 1%. En el caso de las importaciones, se proyecta un aumento del 4% de su volumen y una caída del 2% en sus precios, lo que resulta en un aumento proyectado de su valor del 2% (véase el gráfico 3). Con ello, el comercio exterior de la región se recuperaría de la caída sufrida en 2023.

Se proyecta que los mayores aumentos del valor y del volumen exportado se produzcan en el Caribe y América del Sur. En el Caribe, el volumen exportado crecería un 24%, impulsado por el notable aumento del volumen de los envíos de Guyana (74%) y Suriname (12%). En América del Sur, se destacan los aumentos del volumen exportado de productos agrícolas como la soja, el maíz y el trigo, que durante la primera mitad del año tuvieron alzas de entre el 70% y el 100%. La expansión de los volúmenes exportados compensaría con creces la caída de los precios de varios de los productos básicos exportados por América del Sur. Por su parte, el aumento proyectado del valor de las exportaciones de México y Centroamérica —en general más intensivas en manufacturas— se ubica por debajo del promedio regional, con leves alzas del volumen y del precio. Para las importaciones, se proyectan aumentos del volumen y caídas de los precios en todas las subregiones.

[2] Estas proyecciones se basan en información disponible al 31 de agosto de 2024.

Gráfico 3
América Latina y el Caribe, subregiones y México: variación proyectada del comercio de bienes según volumen, precio y valor, 2024
(En porcentajes)



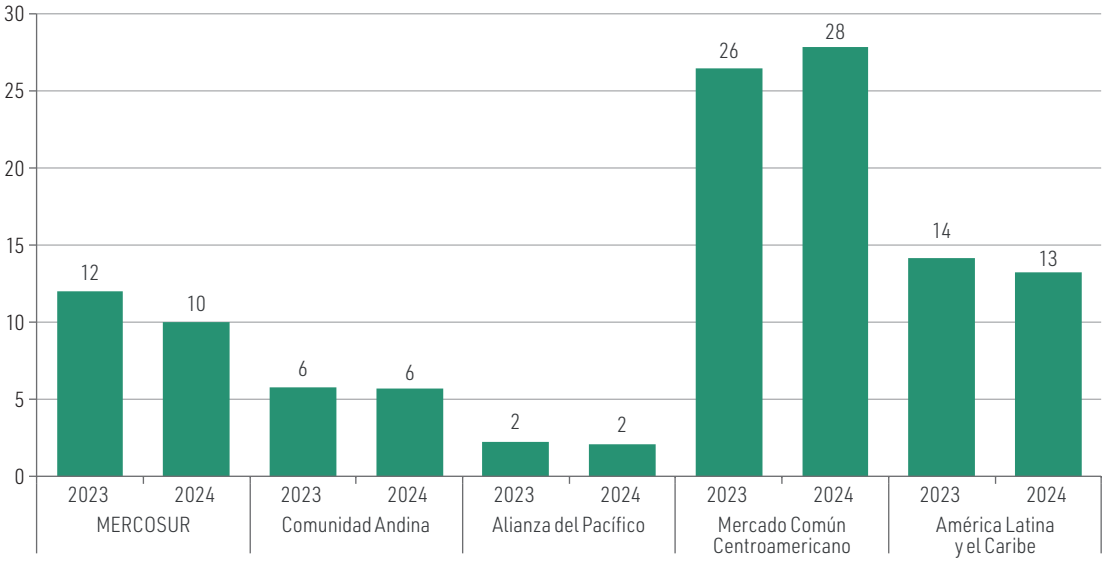
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

Se proyecta que las mayores alzas del valor exportado en 2024 se producirían en Guyana (77%), Venezuela (República Bolivariana de) (38%), Argentina (21%) y Suriname (18%). En todos los casos, ello se explica principalmente por el gran aumento del volumen exportado de productos básicos, sobre todo petróleo y productos agrícolas. Se proyecta también que el valor de los envíos de las dos mayores economías de la región, el Brasil y México, crecería un 3% y un 2%, respectivamente. Las mayores caídas proyectadas del valor exportado se registrarían en Panamá (71%), producto de la paralización de las operaciones de la mina Cobre Panamá, Trinidad y Tabago (20%), Belice (17%), Bolivia (Estado Plurinacional de) (16%) y Cuba (15%). En el caso de Bolivia (Estado Plurinacional de), ello se debe principalmente a la contracción de los envíos de gas natural y metales; en Cuba, a la caída de producción de azúcar de caña y melaza y al desplome del precio del níquel; en Belice, a la caída de las exportaciones de alimentos y productos químicos, y en Trinidad y Tabago, a la debilidad del sector energético.

Por sectores, se proyecta que el mayor aumento del valor exportado en 2024 se registre en los productos agrícolas y agropecuarios (11%), seguidos del sector de minería y petróleo (5%) y las manufacturas (3%). Entre los principales socios comerciales de la región, el mayor crecimiento del valor exportado se proyecta en los envíos a China (5%), los Estados Unidos (4%) y el resto de Asia (4%). Por el contrario, las exportaciones intrarregionales caerían un 5%. En el caso de las importaciones, se destacan por su dinamismo las originarias de China y las otras economías de Asia, que en promedio se expandirían un 7%. En contraste, caería el valor de las importaciones procedentes de la propia región y de los Estados Unidos, mientras que se proyecta una variación casi nula de las compras desde la Unión Europea.

Con la caída proyectada en las exportaciones intrarregionales, el coeficiente de comercio intrarregional caería del 14% en 2023 al 13% en 2024 (véase el gráfico 4). Entre las agrupaciones subregionales, se proyecta una caída del coeficiente de comercio dentro del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) (del 12% al 10%), resultado marcadamente determinado por la debilidad de la demanda en la Argentina. En contraste, el coeficiente de comercio dentro de la agrupación en Centroamérica, el más alto de la región, es el único que crecería en 2024, llegando al 28%.

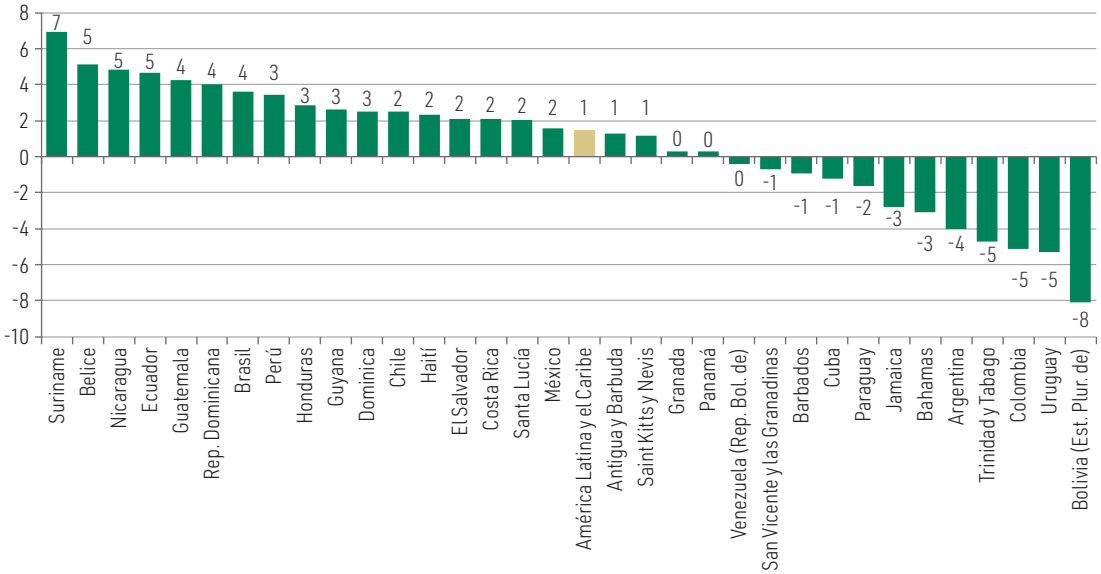
Gráfico 4
América Latina y el Caribe y agrupaciones seleccionadas: coeficiente de exportaciones de bienes dentro de cada agrupación, 2023 y proyección para 2024
(En porcentajes)



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

Se proyecta que la región en su conjunto tenga una mejora del 1% en sus términos de intercambio en 2024, debido a las menores caídas proyectadas de los precios de sus exportaciones de bienes en comparación con los de sus importaciones. Más de la mitad de los países de la región tendría un efecto positivo en sus términos de intercambio (véase el gráfico 5). En general, tanto los países centroamericanos como los países del Caribe no petroleros recibirán un choque positivo, al ser importadores netos de hidrocarburos y alimentos, justamente los dos grupos de productos que han tenido mayores caídas en sus precios. Por la misma razón, el grupo de países que recibe el mayor deterioro en sus términos de intercambio (4%) es el de los exportadores netos de productos agropecuarios como la Argentina, el Paraguay y el Uruguay. Por su parte, los países exportadores de hidrocarburos registrarían en promedio un deterioro del 2%. Entre los países más afectados de este grupo se destacan Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia y Trinidad y Tabago.

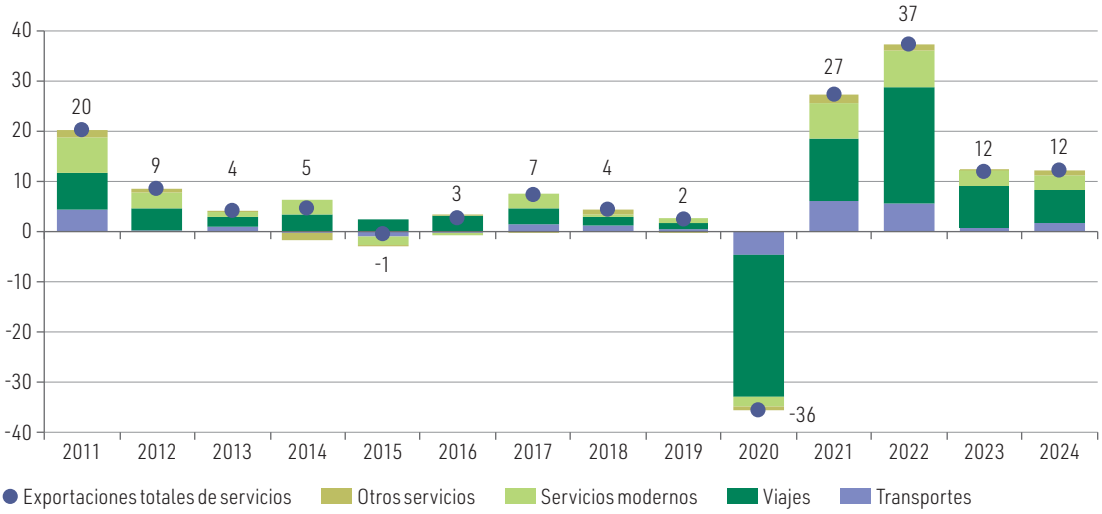
Gráfico 5
América Latina y el Caribe (33 países): variación proyectada de los términos de intercambio, 2024
(En porcentajes)



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

Se proyecta que el valor de las exportaciones regionales de servicios aumente un 12% en 2024 (véase el gráfico 6). La expansión proyectada es superior a la registrada entre 2012 y 2019. Los viajes y los servicios modernos contribuirían más del 80% (7 puntos porcentuales y 3 puntos porcentuales, respectivamente). En contraste con las exportaciones, se proyecta un crecimiento de solo un 1% para las importaciones regionales de servicios en 2024, en línea con el escaso dinamismo de la actividad económica.

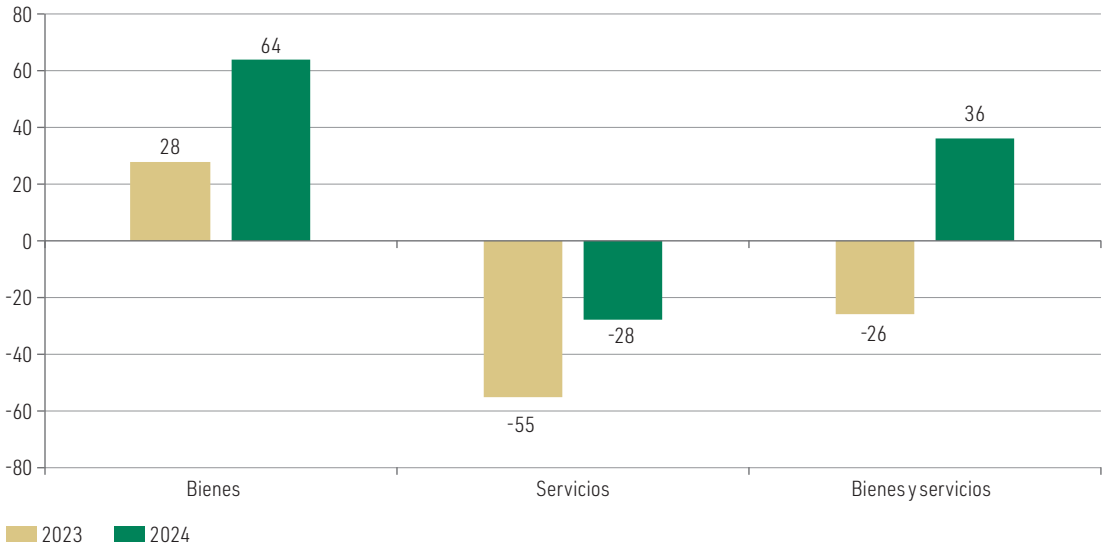
Gráfico 6
América Latina y el Caribe: variación del valor de las exportaciones de servicios y contribución de sus principales componentes, 2011-2023 y proyección para 2024
(En porcentajes)



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

Como resultado del mayor aumento proyectado de las exportaciones regionales de bienes y servicios respecto de las importaciones, en 2024 la región revertirá el déficit comercial de bienes y servicios de 26.000 millones de dólares registrado en 2023, alcanzando un superávit de poco más de 36.000 millones de dólares. Entre ambos años, se espera que la región aumente su superávit en el comercio de bienes y disminuya su déficit en el de servicios (véase el gráfico 7).

Gráfico 7
América Latina y el Caribe: saldo comercial de bienes y servicios, 2023 y proyecciones para 2024
(En miles de millones de dólares)



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

En suma, tras caer en 2023 en un contexto de contracción del comercio mundial, las exportaciones regionales de bienes se recuperan en 2024. Cabe destacar que su expansión proyectada en términos de volumen (5%) es mayor que el crecimiento probable del volumen del comercio mundial de bienes en 2024. No obstante, este buen desempeño obedece principalmente al aumento de las cantidades exportadas de petróleo, soja y otros productos básicos, mientras que las exportaciones manufactureras se mantienen rezagadas y pierden peso en el propio mercado regional ante la creciente competencia de Asia.

Por otra parte, en 2024 las exportaciones regionales de servicios crecerán a tasas de dos dígitos por cuarto año consecutivo, aunque el impulso que les ha dado la recuperación del turismo receptivo estaría ya cercano a agotarse a medida que esta actividad ha ido alcanzando —o incluso superando en algunos países— sus niveles anteriores a la pandemia. Así pues, persiste el gran desafío de diversificar las exportaciones regionales de bienes y servicios y hacerlas más intensivas en conocimiento. La complejidad de este desafío es aún mayor en un contexto mundial en que las tensiones geopolíticas y el creciente proteccionismo ponen en entredicho el tipo de globalización que ha prevalecido en las últimas décadas. La implementación de políticas de desarrollo productivo con un enfoque de clústeres, basadas en una estrecha colaboración público-privada y en un esfuerzo sostenido en el tiempo, aparece como un mecanismo idóneo para avanzar en esa dirección, así como para posicionar competitivamente a la región frente a la reconfiguración en curso de las cadenas globales de valor.

B. El rol del comercio en la seguridad alimentaria de América Latina y el Caribe

La búsqueda de la seguridad alimentaria está plasmada en la meta 2.1 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible: para 2030, poner fin al hambre y asegurar el acceso de todas las personas, en particular los pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad, incluidos los niños menores de 1 año, a una alimentación sana, nutritiva y suficiente durante todo el año. Sin embargo, las crisis sucesivas que ha sufrido la economía mundial en los últimos años han causado retrocesos en la consecución de esta meta en todo el mundo. En América Latina y el Caribe, 41 millones de personas (6,2% de la población regional) sufrieron hambre en 2023 (4,7 millones de personas más que en 2019). De ellas, 22,8 millones (56%) residían en América del Sur, 10,5 millones (26%) en Centroamérica y México, y 7,7 millones (19%) en el Caribe. En términos porcentuales, la prevalencia del hambre en el Caribe (17,2%) triplica la registrada en América del Sur (5,2%) y en Centroamérica y México (5,8%). En 2023, el 30,3% de las mujeres adultas de América Latina y el Caribe sufrió inseguridad alimentaria moderada o grave, 5,2 puntos porcentuales más que los hombres. Asimismo, la inseguridad alimentaria golpea más a la población rural (32,2%) que a la urbana (26%).

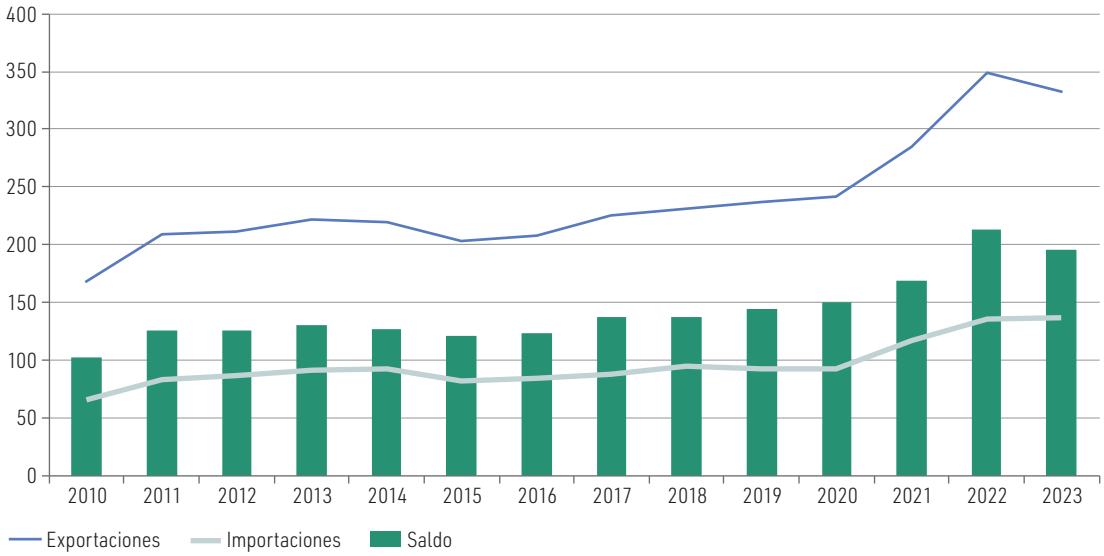
El costo de acceder a una dieta saludable aumentó en torno al 26% en el mundo y en la región entre 2017 y 2022, producto de diversos choques que generaron alzas en los precios de los alimentos y sus insumos. América Latina y el Caribe es la región que presenta el mayor costo para acceder a una dieta saludable: 4,56 dólares diarios por persona en paridad del poder adquisitivo (PPA), cifra que excede en 15% el promedio mundial. El costo de acceder a una dieta saludable es especialmente alto en el Caribe: 5,16 dólares PPA diarios por persona (30% sobre el promedio mundial). Como consecuencia de ello, en 2022 la mitad de la población del Caribe no podía acceder a una dieta saludable, en comparación con el 26% en América del Sur y en Centroamérica y México.

El comercio internacional juega un rol crucial en la seguridad alimentaria. Las importaciones permiten acceder a alimentos cuya producción local resulta imposible o demasiado costosa debido a condiciones climáticas o insuficiente disponibilidad de tierra o tecnología. Asimismo, pueden suplir la producción local ante choques temporales como plagas, conflictos o fenómenos climáticos extremos. Por otra parte, los ingresos generados por las exportaciones pueden destinarse a la adquisición de alimentos, ya sea producidos localmente o importados.

América Latina y el Caribe es la principal región exportadora neta de alimentos a nivel mundial. Sus envíos de alimentos alcanzaron los 349.000 millones de dólares en 2022, su máximo nivel histórico, antes de caer un 5% en 2023 en un contexto de contracción del comercio mundial (véase el gráfico 8). La región representó en promedio el 15,5% de las exportaciones mundiales de alimentos entre 2020 y 2022, 10 puntos porcentuales más que su participación en las exportaciones mundiales de todos los bienes. América del Sur explica el grueso de las exportaciones y del superávit regionales, mientras que la subregión de Centroamérica y México es levemente superavitaria y el Caribe registra un persistente déficit.

América del Sur es superavitaria en el comercio de todas las principales categorías de alimentos. La subregión de Centroamérica y México registra sus mayores superávits en frutas y hortalizas y en alimentos procesados, y es marcadamente deficitaria en cereales y oleaginosas. El Caribe presenta déficits en la mayoría de las categorías (véase el gráfico 9). Quince países de la región registraron una posición superavitaria en su comercio de alimentos en el trienio 2020-2022. Este grupo incluye a todos los países sudamericanos excepto Venezuela (República Bolivariana de), México, los países centroamericanos (excepto El Salvador y Panamá) y Guyana. El 88% de la población regional en 2022 residía en países superavitarios.

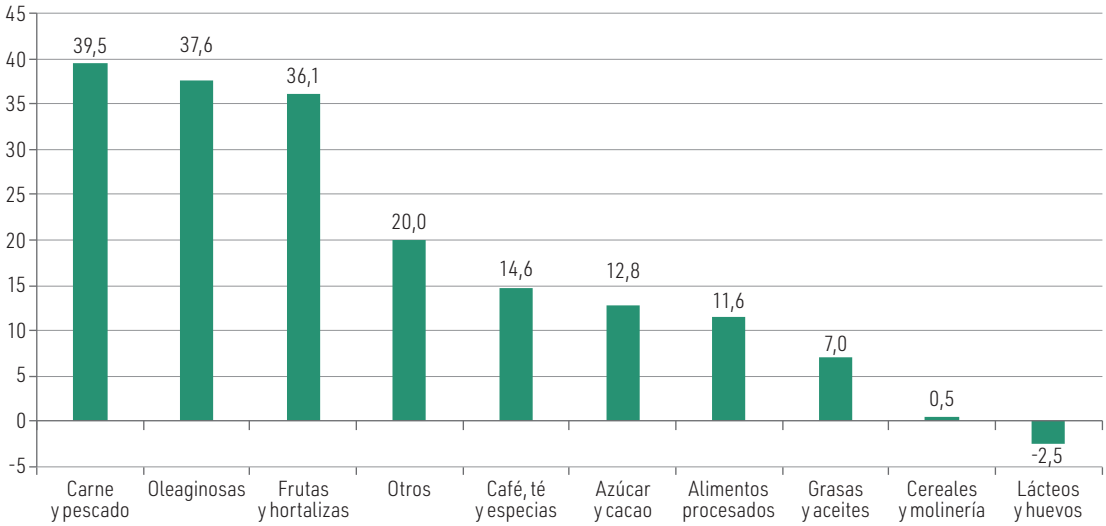
Gráfico 8
América Latina y el Caribe (33 países): valor del comercio de alimentos, 2010-2023
(En miles de millones de dólares)



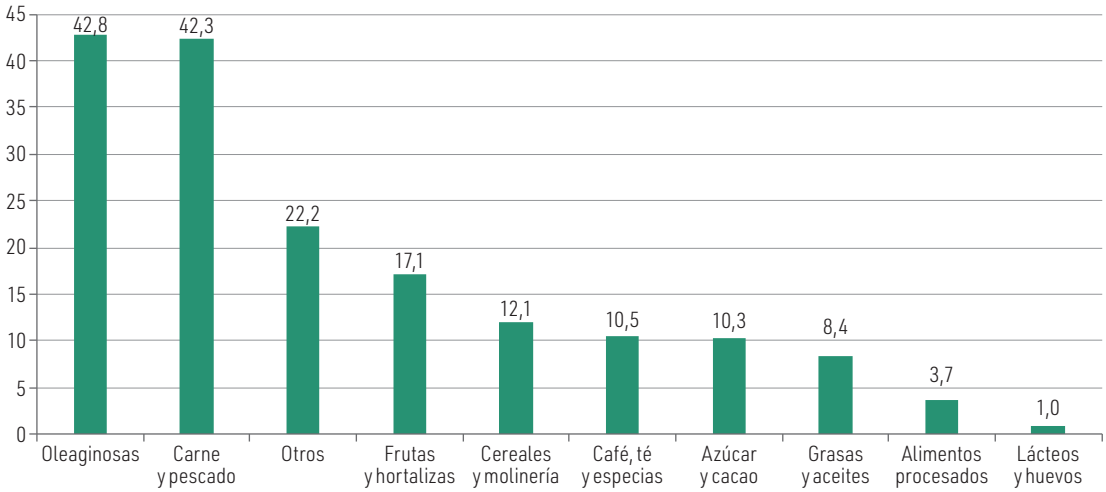
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] https://comtradeplus.un.org/.

Gráfico 9
América Latina y el Caribe (33 países) y subregiones: saldos del comercio de alimentos por grandes categorías, promedio 2020-2022
(En miles de millones de dólares)

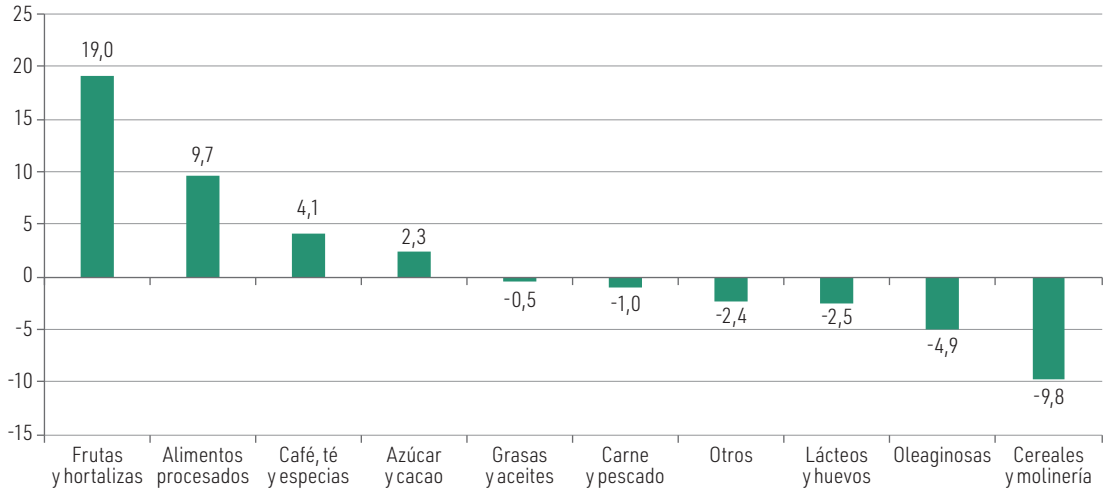
A. América Latina y el Caribe



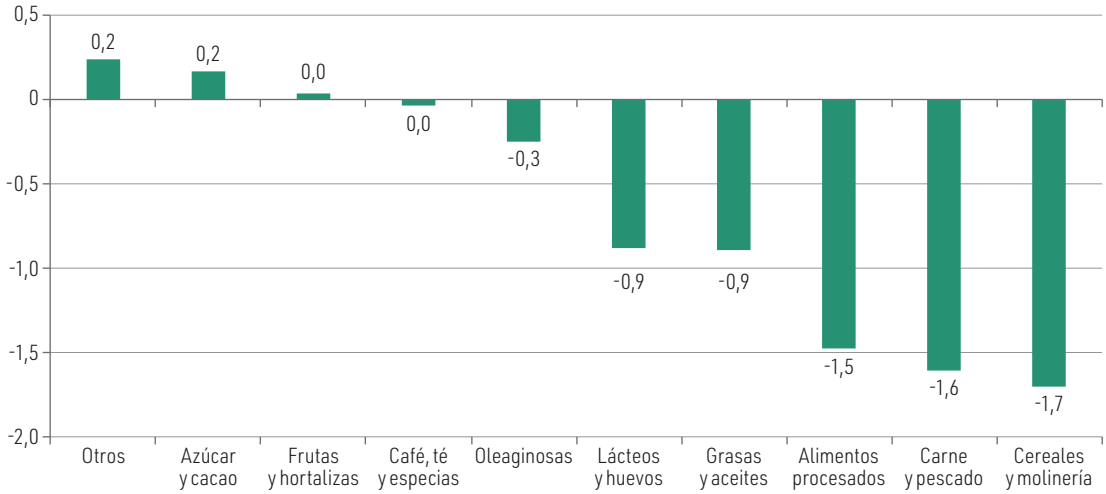
B. América del Sur



C. Centroamérica y México



D. 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://comtradeplus.un.org/.

La distribución geográfica del comercio regional de alimentos difiere marcadamente entre las exportaciones y las importaciones. En el caso de las primeras, los principales destinos son extrarregionales: los Estados Unidos (con una participación del 21% en 2022), China (19%) y el resto de Asia (21%). El mercado intrarregional tuvo una participación del 14%. La distribución geográfica de las importaciones es mucho más concentrada: en 2022, el 78% provino ya sea de la propia región (41%) o de los Estados Unidos (37%). Este país es el principal proveedor de México y del Caribe.

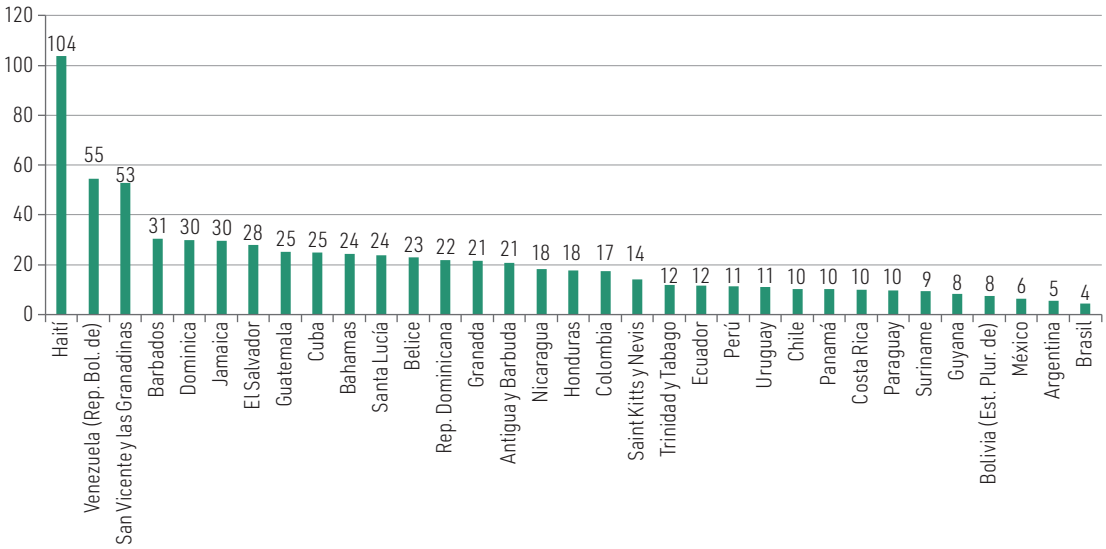
Existe un importante traslape entre los productos alimenticios más exportados y los más importados por la región. En ambos listados se incluyen porotos, tortas y aceite de soja, maíz, el trigo y carnes bovina, porcina y de pollo. Todos ellos son productos importantes para satisfacer las necesidades nutricionales de las personas, si bien algunos también se destinan a usos alternativos: en particular, el maíz y los porotos y tortas de soja se utilizan como alimento para ganado y aves de corral, y el aceite de soja, el maíz y el azúcar para la producción de biocombustibles. Entre 2020 y 2022, tres cuartos de las importaciones regionales de aceite de soja provinieron de la propia región, al igual que dos tercios de sus importaciones de carne bovina fresca o refrigerada, la mitad de sus importaciones de frijoles, arroz y porotos de soja, casi el 40% de las de trigo, más de un tercio de las de maíz y más de un cuarto de las de leche en polvo y carne de ave.

Dos indicadores que vinculan directamente al comercio con la seguridad alimentaria son el valor de las importaciones de alimentos como proporción de las exportaciones totales de bienes y servicios y el coeficiente de dependencia de las importaciones de cereales. Mientras que el primero mide la capacidad de un país de financiar sus importaciones de alimentos con los ingresos de sus exportaciones, el segundo mide su grado de dependencia de las importaciones para satisfacer el consumo de cereales de su población[3]. En ambos indicadores resalta la elevada vulnerabilidad del Caribe. Respecto del primero, el valor de las importaciones de alimentos en el trienio 2020-2022 representó más del 20% de las exportaciones totales en 15 países de la región, de los cuales 12 pertenecen al Caribe (véase el gráfico 10). Respecto del segundo indicador, entre el 86% y el 100% del consumo de cereales se satisface mediante importaciones en todos los países insulares del Caribe excepto la República Dominicana.

Gráfico 10

América Latina y el Caribe (33 países): valor de las importaciones de alimentos como proporción de las exportaciones totales de bienes y servicios, promedio 2020-2022

(En porcentajes)



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

[3] Más del 40% de las calorías consumidas diariamente en el mundo provienen de tres cereales: arroz, trigo y maíz.

En la región, el arancel promedio de nación más favorecida aplicado a los productos agropecuarios fue del 13,6% en 2023, casi seis puntos porcentuales más que el de los productos no agropecuarios (7,8%). En la mayoría de los países del Caribe el promedio de los aranceles agrícolas se acerca al 20% y en algunos casos supera dicho nivel. La restringida conectividad marítima, elevado costo de los fletes y limitada infraestructura de transporte y logística del Caribe constituyen importantes barreras adicionales al comercio de alimentos. Este suele también estar sujeto a importantes costos derivados de medidas no arancelarias (principalmente requisitos sanitarios y fitosanitarios y otras reglamentaciones técnicas). Se estima que, a nivel mundial, el costo de cumplir estos requisitos equivale en promedio a un arancel del 17% para los productos agroalimentarios, en comparación con menos del 4% para las manufacturas. En el caso de América Latina y el Caribe, se estima que los sectores de agricultura, caza y pesca y de alimentos procesados están sujetos a los mayores equivalentes arancelarios de las medidas no arancelarias en el comercio intrarregional (8,4% y 5,6%, respectivamente).

El fortalecimiento de la integración regional es esencial para un suministro regional de alimentos más estable y de menor costo. Por una parte, un mercado regional integrado amplía la oferta de alimentos e insumos de procedencia cercana, disminuyendo la exposición a perturbaciones en la oferta desde terceros mercados. Por otra parte, una mayor integración regional favorece la creación de encadenamientos productivos que promueven el desarrollo económico y social mediante la generación de empleo directo e indirecto, contribuyendo así a una mayor seguridad alimentaria.

Para fortalecer la contribución del comercio a la seguridad alimentaria en la región, se recomienda avanzar en los siguientes ámbitos: i) facilitación del comercio (principalmente mediante la plena implementación de ventanillas únicas electrónicas de comercio exterior); ii) convergencia regulatoria (mediante acciones como la armonización o reconocimiento mutuo de estándares sanitarios, fitosanitarios y técnicos); iii) mejora de la logística del comercio de alimentos, especialmente en el Caribe (donde se destaca el proyecto de establecer un centro de distribución subregional de alimentos centrado en Barbados y Guyana), y iv) red de acuerdos comerciales preferenciales entre los distintos países y subregiones de América Latina y el Caribe, explorando modalidades flexibles y graduales de apertura en favor de los socios de menor tamaño. Por otra parte, los países de la región deberían coordinarse en los distintos foros multilaterales para poner en valor la contribución de sus exportaciones de alimentos a la seguridad alimentaria mundial. Esto permitiría mejorar la posición de la región como receptora de flujos de inversión y financiamiento que le permitan transitar hacia una producción de alimentos cada vez más sostenible.

C. El potencial de los servicios para dinamizar las exportaciones regionales

En un contexto del estancamiento del ingreso per cápita en América Latina y el Caribe en la última década (con un aumento de solo un 0,1% anual entre 2014 y 2023) y de bajo crecimiento del volumen de sus exportaciones de bienes (un 1,6% anual en igual período), las exportaciones de servicios podrían ser un nuevo motor de crecimiento del sector externo. De hecho, las exportaciones mundiales y regionales de servicios, y sobre todo de servicios modernos que pueden suministrarse digitalmente, crecieron más rápido que las exportaciones de bienes entre 2010 y 2023 (véase el gráfico 11). En este último año, las exportaciones regionales de servicios llegaron a 221.700 millones de dólares, superando su nivel de prepandemia.

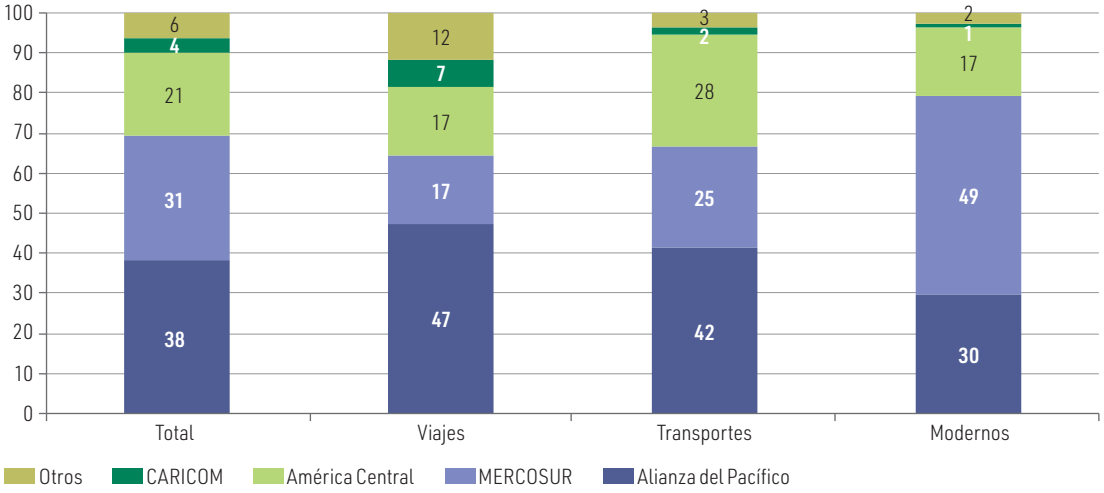
Gráfico 11
Mundo y América Latina y el Caribe: valor de las exportaciones de bienes, servicios totales y servicios modernos, 2010-2023
(Índice 2010 = 100)

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC), WTO Stats [en línea] https://stats.wto.org/.

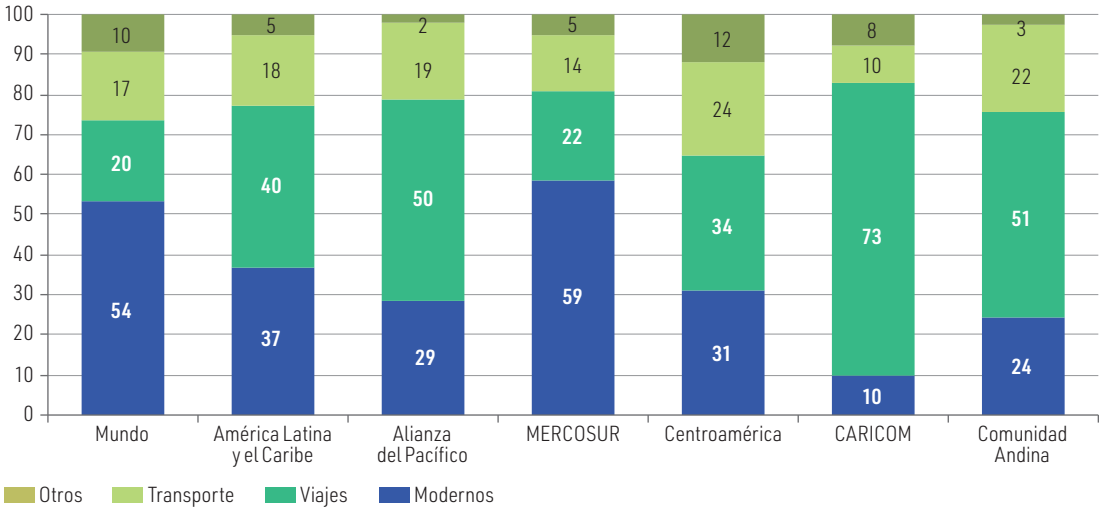
Entre las agrupaciones subregionales de integración, la Alianza del Pacífico es el principal exportador de servicios, destacándose en los sectores de viajes (especialmente turismo) y transporte (véase el gráfico 12.A). El Mercado Común del Sur (MERCOSUR) se sitúa en segundo lugar a nivel total y en el primero en los servicios modernos, categoría en la que representa casi la mitad de las exportaciones regionales. Centroamérica es un gran exportador regional de servicios de transporte, principalmente por el canal de Panamá. En 2023, los servicios modernos representaron el 54% de las exportaciones mundiales de servicios, mientras que en América Latina y el Caribe su participación fue solo del 37% (véase el gráfico 12.B). Los servicios modernos tuvieron su mayor participación en las exportaciones del MERCOSUR (59%) y la menor en los envíos de la Comunidad del Caribe (CARICOM) (10%). El turismo es la principal exportación de servicios en todas las agrupaciones subregionales excepto el MERCOSUR, aunque su participación ha disminuido desde 2005 en casi todas ellas.

Gráfico 12
América Latina y el Caribe: composición de las exportaciones de servicios por categorías y por agrupaciones seleccionadas, 2023
(En porcentajes)

A. Por categorías de servicios



B. Por agrupaciones seleccionadas



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC), WTO Stats [en línea] https://stats.wto.org/.

Los Estados Unidos son el principal destino para las exportaciones regionales de servicios, con una participación del 49% en 2021 (véase el gráfico 13). Se trata además del mercado con mayor crecimiento entre 2005 y 2021 (un promedio del 6,3% anual) y el que más rápido se recuperó tras la pandemia. Asia fue el segundo mercado con mayor crecimiento en exportaciones durante este período, con un promedio anual del 5,7%, aunque partiendo de un valor bajo. Las exportaciones intrarregionales crecieron al ritmo más lento (3% anual), lo que explica la reducción de la participación de la región del 12% en 2005 al 9% en 2021.

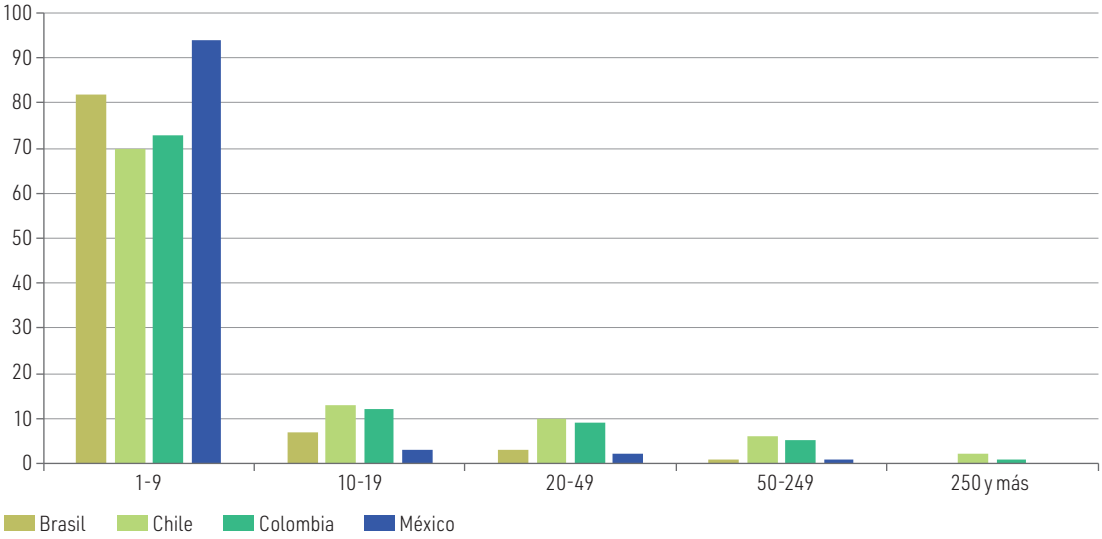
Gráfico 13
América Latina y el Caribe: distribución de las exportaciones de servicios por mercados de destino, 2005 y 2021
(En porcentajes)

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC), WTO Stats [en línea] https://stats.wto.org/ y Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), "Descarga de conjuntos de datos completos sobre comercio" [en línea] https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/trade_datasets_s.htm.

Diversas políticas han impulsado las exportaciones de servicios en la región. La mayoría de sus países participa en acuerdos comerciales que promueven el comercio de servicios y el comercio digital (que se compone en gran medida de servicios). De hecho, los países de América Latina y el Caribe participan en casi un tercio de los acuerdos existentes a nivel mundial que incluyen disposiciones sobre comercio digital. Por otra parte, el desarrollo de la banda ancha ha mejorado el acceso y la velocidad del Internet, facilitando el comercio de servicios modernos. Asimismo, se han implementado programas de formación en habilidades digitales (algunos enfocados específicamente en las mujeres) y se ha mejorado el nivel de inglés básico e intermedio en la última década. Además, algunos países promueven las exportaciones de servicios con programas específicos y han implementado mecanismos de atracción de inversión extranjera directa (IED), incluida aquella en sectores de servicios.

Por otro lado, varios factores afectan negativamente el desempeño de las exportaciones de servicios en la región. En primer lugar, la infraestructura de banda ancha fija y móvil, sobre todo en zonas rurales, aún es insuficiente para garantizar un acceso adecuado. En segundo lugar, es necesario fortalecer las habilidades digitales y el dominio avanzado del inglés. Lo anterior explica, en parte, la falta de transformación digital de las empresas para poder exportar servicios modernos. Esto se puede ver en el hecho de que, en cuatro de las mayores economías de la región, la mayoría de las pequeñas y medianas empresas (pymes) no tenían una página web en 2020 (véase el gráfico 14).

Gráfico 14
Brasil, Chile, Colombia y México: proporción de empresas sin sitio en Internet según número de trabajadores, marzo de 2020
(En porcentajes)



Fuente: V. Vilgis, V. Jordán y A. Patiño, "Medición de la economía de Internet en América Latina: los casos del Brasil, Chile, Colombia y México", *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2023/51), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2023.

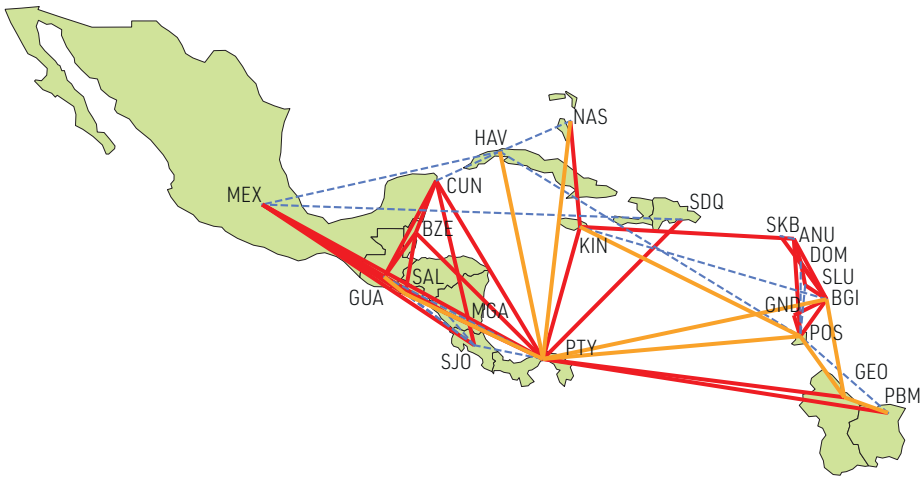
En tercer lugar, es necesario avanzar en la armonización normativa entre países para fomentar el comercio intrarregional de servicios. En cuarto lugar, la falta de datos precisos sobre el comercio de servicios, especialmente en su dimensión digital y respecto de su origen y destino, dificulta la formulación de políticas efectivas. En quinto lugar, algunos países participan en pocos acuerdos comerciales que incluyan disposiciones sobre servicios. En sexto lugar, la mayoría de los países no cuenta con programas especializados para promover las exportaciones de servicios y atraer inversiones a ese sector, y en algunos casos, es necesario ajustar normativas para evitar la doble tributación a las empresas.

Otro factor que afecta sobre todo el comercio intrarregional de servicios es el alto costo de los vuelos entre algunas ciudades, especialmente en Centroamérica y el Caribe (véase el mapa 1). Aunque un número creciente de servicios se comercializa de modo transfronterizo por Internet, en muchos casos todavía es necesario que el consumidor o el prestador se desplacen para concretar la transacción. Esos elevados costos se deben, en parte, a la escasa competencia y las elevadas tasas aeroportuarias de los vuelos intrarregionales[4].

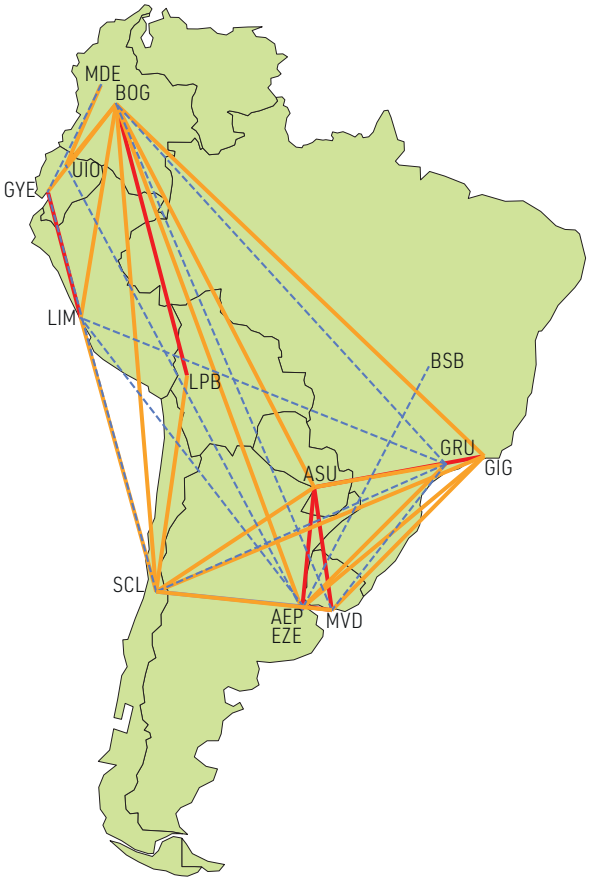
[4] Véase R. Echandi y M. Kerf, "Viajes aéreos asequibles en Centroamérica para impulsar la integración regional", Banco Mundial Blogs, 17 de abril de 2024 [en línea] https://blogs.worldbank.org/es/trade/affordable-air-travel-in-central-america-to-enhance-regional-int.

Mapa 1
América Latina y el Caribe: costo por kilómetro volado entre las principales ciudades, 2023
(En dólares)

A. Rutas aeroportuarias en Centroamérica y el Caribe



B. Rutas aeroportuarias en América del Sur



Alto — Medio - - - Bajo

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Official Airline Guide (OAG), "Datos de tarifas aéreas" [en línea] https://www.oag.com/es/airfare-data.
Nota: Las categorías de tarifas altas, medias y bajas se calcularon ordenando las tarifas de menor a mayor y dividiendo la muestra en tres partes iguales.

Para aprovechar el alto crecimiento de la demanda mundial de servicios modernos, los países de América Latina y el Caribe deberían fortalecer las políticas productivas y los programas de apoyo en colaboración con el sector privado. Una estrategia efectiva incluye mejorar la medición del comercio de servicios, siguiendo recomendaciones internacionales, e implementar normativas que obstaculicen lo menos posible el comercio y la IED. También se sugiere modernizar los acuerdos comerciales y explorar la integración subregional para facilitar el comercio de servicios y evitar la doble tributación. Es crucial mejorar la educación en habilidades digitales, así como fomentar la formación continua para preparar a los trabajadores para los acelerados cambios tecnológicos en curso. Además, se necesitan políticas específicas para promover la exportación de servicios, que incluyan programas de formación, misiones comerciales y campañas de identidad de marca (*branding*). La atracción de IED es clave para traer nuevas tecnologías y mejorar la productividad, generar clústeres y cadenas de valor que impulsen los servicios, sus exportaciones y sus encadenamientos.

CAPÍTULO

I

Una débil recuperación del comercio en el mundo y la región

A. Tras la caída sufrida en 2023, el comercio mundial de bienes se recupera débilmente en el primer semestre de 2024

B. El comercio mundial de servicios mantiene un dinamismo mayor que el de bienes

C. Surgen nuevas perturbaciones en el transporte marítimo mundial

D. Continúan aumentando las restricciones al comercio

E. Se observan cambios importantes desde 2017 en los patrones geográficos del comercio mundial

F. El comercio exterior de la región muestra signos de una leve recuperación

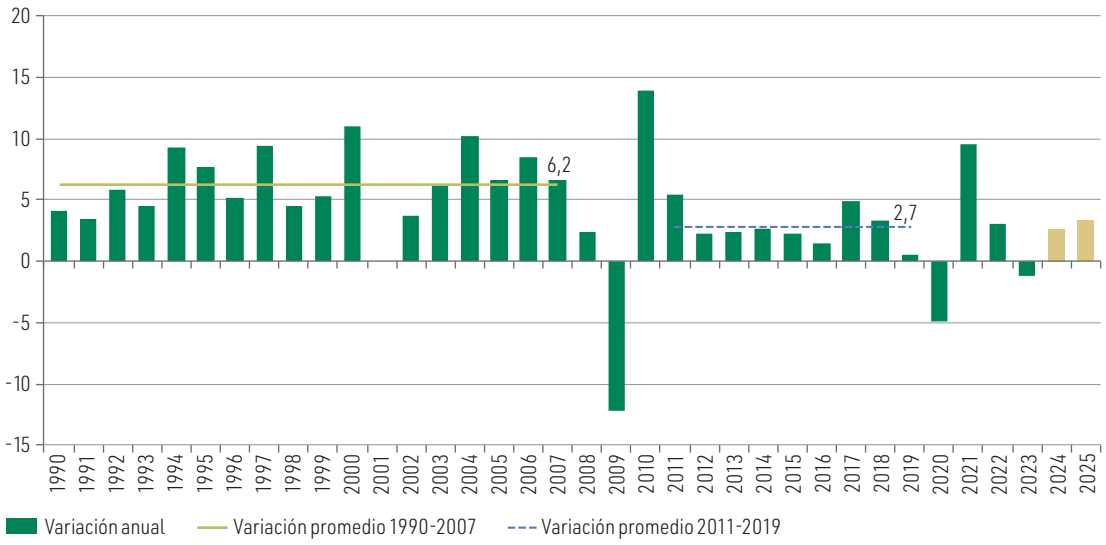
Bibliografía

Anexo I.A1

A. Tras la caída sufrida en 2023, el comercio mundial de bienes se recupera débilmente en el primer semestre de 2024

En 2023 el volumen del comercio mundial de bienes se contrajo un 1,2%, en un contexto marcado por tensiones geopolíticas, perturbaciones en algunas de las principales vías del comercio marítimo mundial, altos precios de la energía y niveles inflacionarios que, si bien fueron menores que los registrados en 2022, se mantuvieron por sobre su tendencia de las últimas décadas. La caída del comercio mundial de bienes —que representa el 75% del comercio mundial de bienes y servicios— fue mayor en términos de valor (-5,1%). En abril de 2024, la Organización Mundial del Comercio (OMC) dio a conocer sus proyecciones para el comercio mundial de bienes en 2024 y 2025. Estas apuntan a una modesta recuperación, con una expansión en términos de volumen de un 2,6% en 2024 y un 3,3% en 2025 (OMC, 2024). Estas cifras son similares a la tasa del 2,7% anual a la que el comercio mundial de bienes creció en promedio en el período 2011-2019, después de la crisis financiera mundial y antes de la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) (véase el gráfico I.1). En consecuencia, de materializarse dichas proyecciones, el comercio mundial se mantendría en la senda de bajo dinamismo que lo ha caracterizado por más de una década, lejos de la expansión promedio del 6,2% anual que registró durante el período de mayor auge de la globalización, entre 1990 y 2007.

Gráfico I.1
Variación anual del volumen del comercio mundial de bienes, 1990-2023, y proyecciones para 2024 y 2025
(En porcentajes)



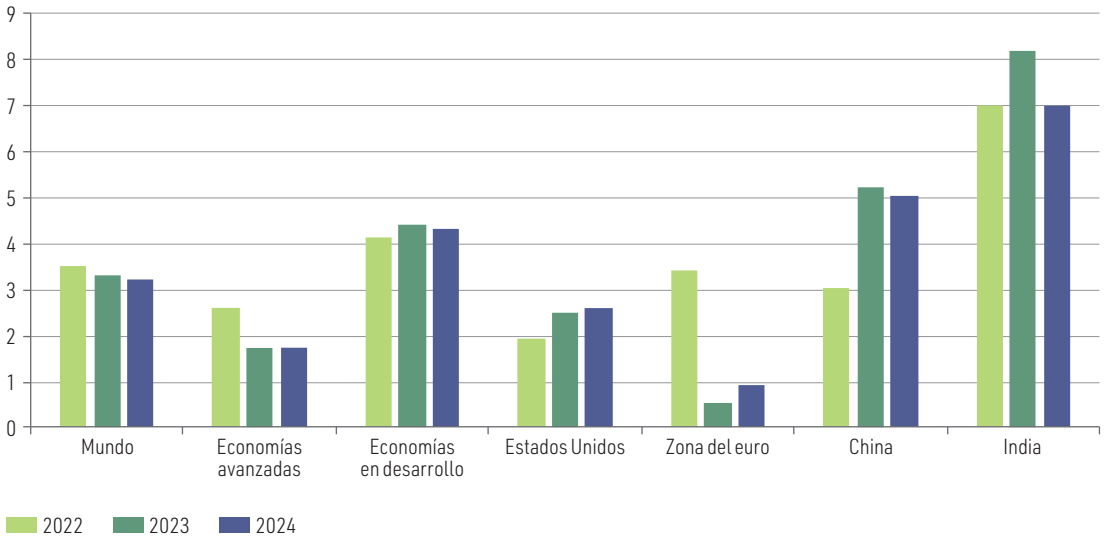
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC), WTO Stats [base de datos en línea] https://stats .wto.org/; "La OMC prevé una recuperación del comercio mundial, aunque advierte de una posible revisión a la baja", 10 de abril de 2024 [en línea] https://www.wto.org/spanish/news_s/news24_s/tfore_10apr24_s.htm.

En el primer semestre de 2024, el volumen del comercio mundial de bienes —como promedio de exportaciones e importaciones— creció un 0,9% respecto del registrado en el mismo período de 2023[1]. Esta cifra se ubica muy por debajo de las proyecciones de la OMC y de las proyecciones de

[1] Cálculos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Oficina de Análisis de Política Económica (CPB) del Reino de los Países Bajos, World Trade Monitor [base de datos en línea] https://www.cpb.nl/en/world-trade-monitor-june-2024.

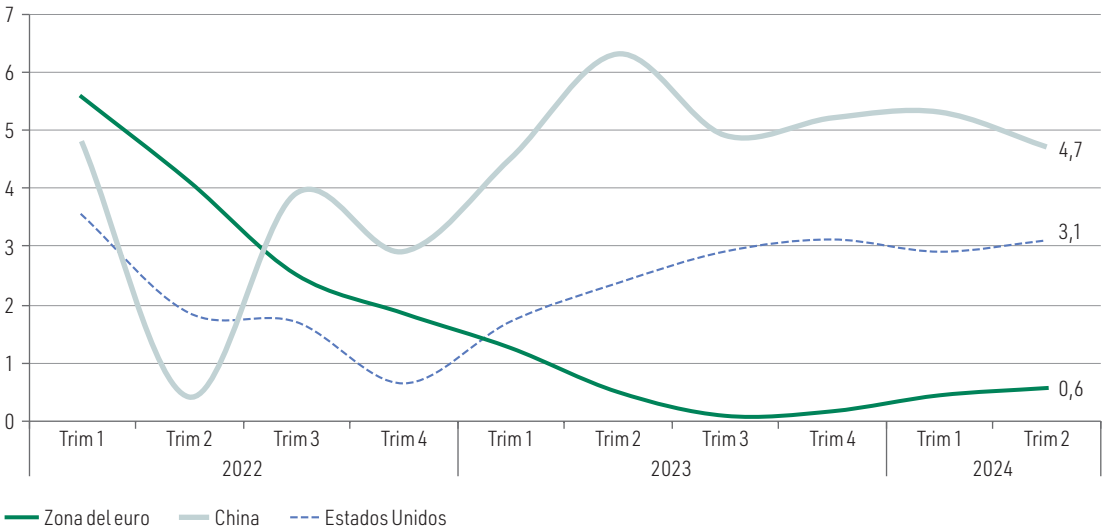
crecimiento de la economía mundial para 2024, según las cuales se prevé una expansión del 3,2% (véase el gráfico I.2). La variación anualizada del producto interno bruto (PIB) en las tres principales economías mundiales (China, Estados Unidos y la zona del euro) en el primer semestre de 2024 ha estado en línea con dichas proyecciones (véase el gráfico I.3).

Gráfico I.2
Mundo y agrupaciones y países seleccionados: variación anual del PIB en 2022 y 2023 y proyección para 2024
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Fondo Monetario Internacional (FMI), *Informes de perspectivas de la economía mundial. La economía mundial contra las cuerdas*, Washington, D.C., julio de 2024.

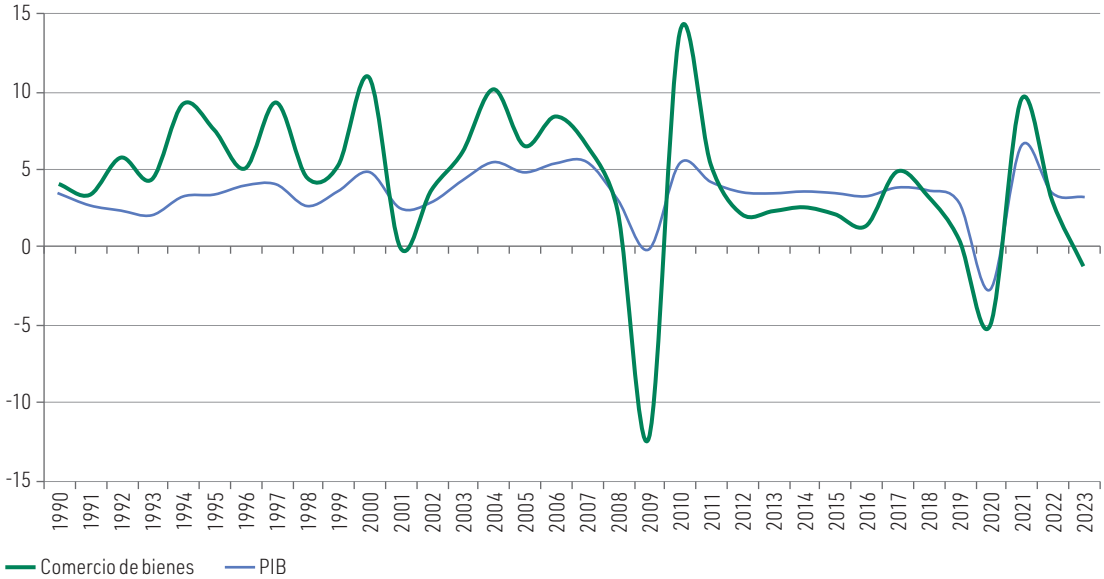
Gráfico I.3
China, Estados Unidos y zona del euro: variación del PIB respecto del mismo trimestre del año anterior, primer trimestre de 2022 a segundo trimestre de 2024
(En porcentajes)



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

En vista del desempeño de ambas variables durante la primera mitad del año, el comercio mundial de bienes volvería a crecer menos que la economía mundial en 2024. Este ha sido el caso en la mayoría de los años tras la crisis financiera mundial, período en que se revirtió el patrón observado entre 1990 y 2007 (véase el gráfico I.4).

Gráfico I.4
Variación del PIB mundial y del comercio mundial de bienes, 1990-2023
(En porcentajes)

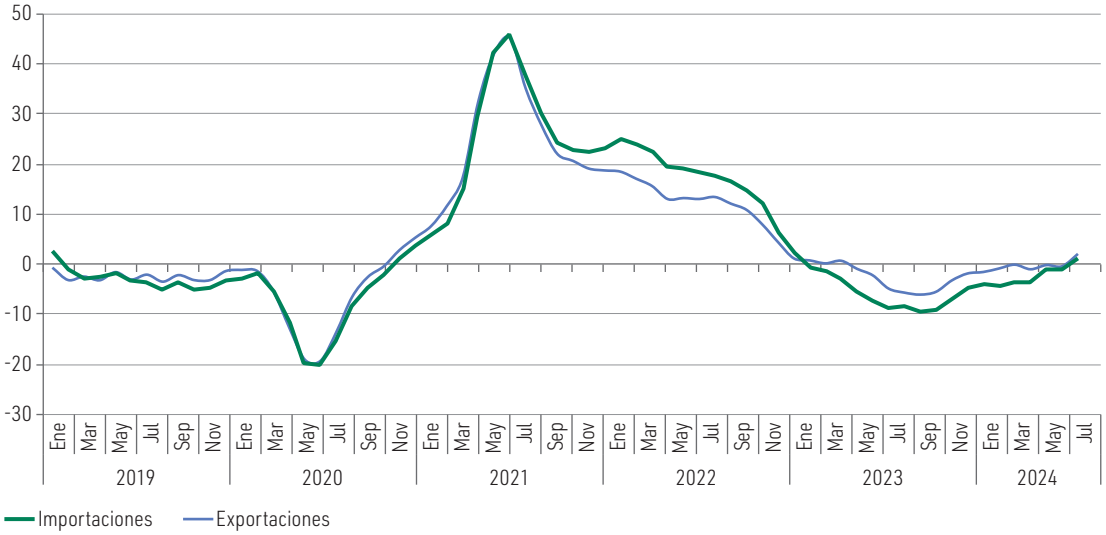


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Fondo Monetario Internacional (FMI), "World Economic Outlook Database", abril de 2024, y Organización Mundial del Comercio (OMC), WTO Stats [base de datos en línea] https://stats .wto.org/.

La incipiente recuperación del comercio mundial de bienes durante el primer semestre de 2024 puede observarse en la evolución del valor de las exportaciones e importaciones de un grupo de 60 países que representan conjuntamente más del 80% del comercio mundial. En el trimestre que va de abril a junio de 2024, el valor de las exportaciones y de las importaciones de dicho grupo creció un 2,1% y un 1,2%, respectivamente, en comparación con lo registrado en el mismo trimestre de 2023 (véase el gráfico I.5). La variación interanual en el primer semestre fue levemente positiva para las exportaciones (0,4%) y negativa para las importaciones (-1,3%).

La descomposición de los flujos del comercio mundial en volúmenes y precios a partir del primer semestre de 2019, antes de la crisis del COVID-19, muestra que después del rebote registrado en el primer semestre de 2021, el comercio presentó un dinamismo cada vez menor hasta 2023 (véase el gráfico I.6). Esta tendencia se interrumpió en el primer semestre de 2024, cuando el volumen de las exportaciones registró un alza interanual del 1,8% (aunque sus precios cayeron un 1,4%). En el caso de las importaciones, el promedio del primer semestre de 2024 muestra una doble caída, tanto en precios (-1,0%) como en volumen (-0,3%).

Gráfico I.5
Economías seleccionadas[a]: variación interanual del valor del comercio de bienes, promedios móviles de tres meses, enero de 2019 a junio de 2024
(En porcentajes)

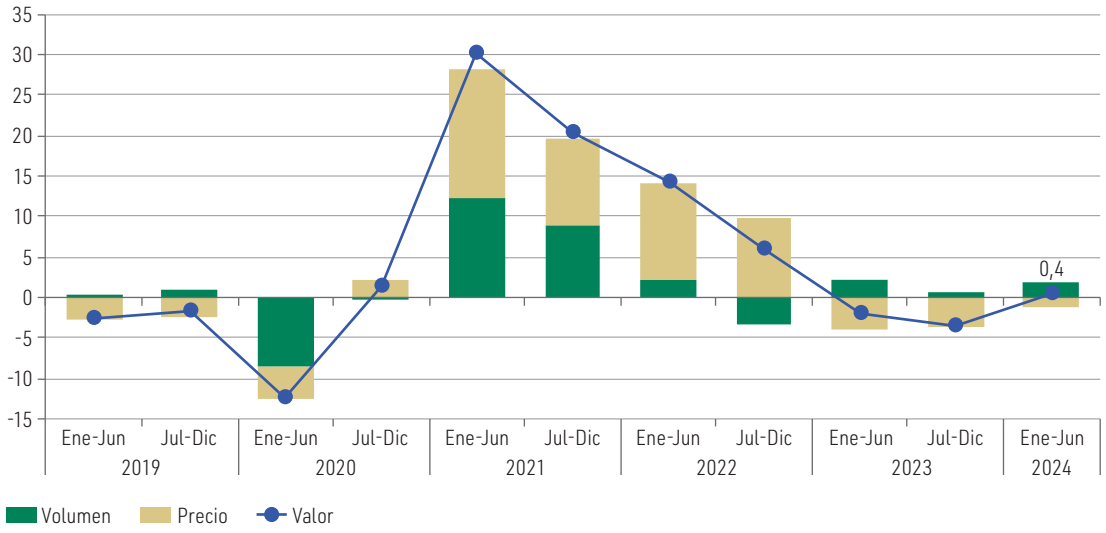


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información del Departamento de Comercio de los Estados Unidos; Naciones Unidas, base de datos UN COMTRADE; Centro de Comercio Internacional (ITC), Trade Map [base de datos en línea] https://www.trademap.org/Index.aspx, e información de los institutos de estadísticas de los países.

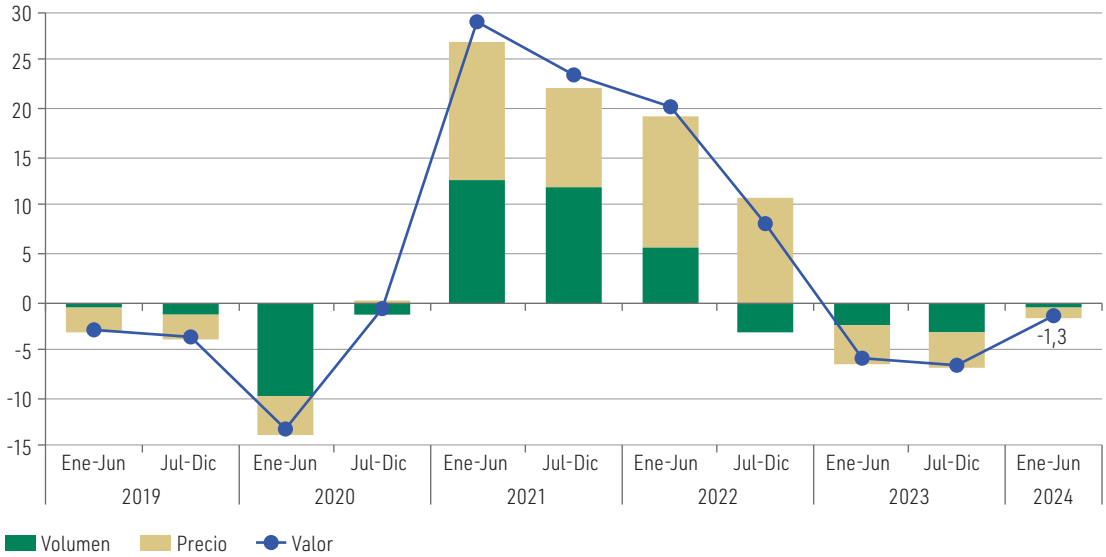
[a] Las 60 economías incluidas son los 27 miembros de la Unión Europea, Australia, Bosnia y Herzegovina, Camboya, el Canadá, China, los Estados Unidos, Georgia, la India, Indonesia, el Japón, Malasia, Noruega, Nueva Zelandia, el Reino Unido, la República de Corea, Serbia, Singapur, Sudáfrica, Suiza, Tailandia, la Provincia China de Taiwán, Türkiye, y 11 países de América Latina y el Caribe: Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, México, Paraguay, Perú y República Dominicana.

Gráfico I.6
Economías seleccionadas[a]: variación interanual del comercio de bienes, según volumen, precio y valor, enero-junio de 2019 a enero-junio de 2024
(En porcentajes)

A. Exportaciones



B. Importaciones



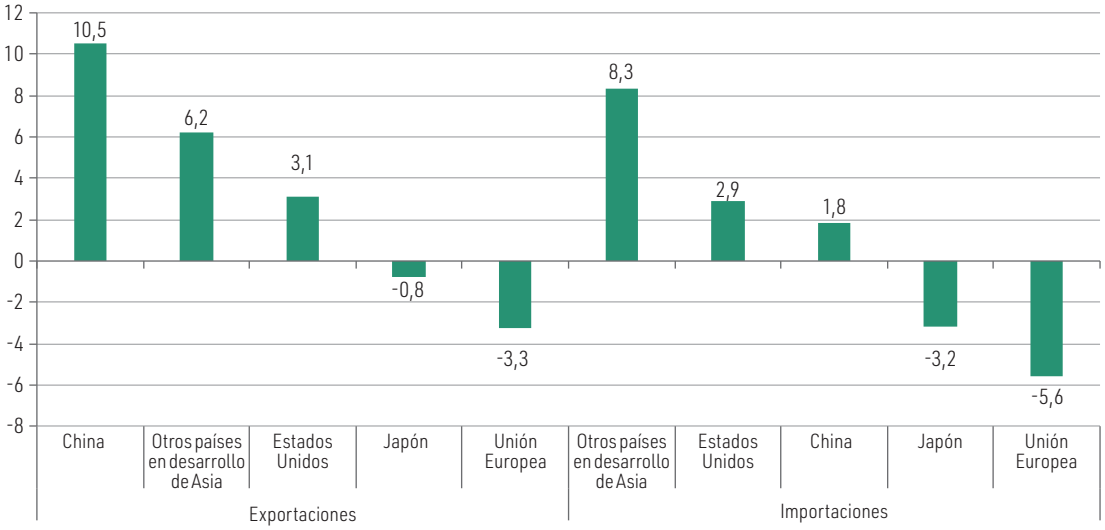
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información del Departamento de Comercio de los Estados Unidos; Naciones Unidas, base de datos UN COMTRADE; Centro de Comercio Internacional (ITC), Trade Map [base de datos en línea] https://www.trademap.org/Index.aspx, e información de los institutos de estadísticas de los países.

Nota: Para la descomposición de las variaciones en volumen y precio, se deflactaron los valores de las exportaciones e importaciones a partir de un deflactor con base en el período enero-junio de 2024, obtenido de las series de comercio en volumen de la Oficina de Análisis de Política Económica (CPB) del Reino de los Países Bajos, World Trade Monitor [base de datos en línea] https://www.cpb.nl/en/world-trade-monitor-june-2024.

[a] Las 60 economías incluidas son los 27 miembros de la Unión Europea, Australia, Bosnia y Herzegovina, Camboya, el Canadá, China, los Estados Unidos, Georgia, la India, Indonesia, el Japón, Malasia, Noruega, Nueva Zelandia, el Reino Unido, la República de Corea, Serbia, Singapur, Sudáfrica, Suiza, Tailandia, la Provincia China de Taiwán, Türkiye, y 11 países de América Latina y el Caribe: Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, México, Paraguay, Perú y República Dominicana.

Las tasas de variación del volumen del comercio de bienes en las principales economías del mundo muestran un comportamiento heterogéneo en el primer semestre de 2024. Las dos mayores economías, los Estados Unidos y China, registraron variaciones interanuales positivas de sus exportaciones e importaciones (véase el gráfico I.7). El aumento de las importaciones de los Estados Unidos (2,9%) estuvo impulsado por el sostenido dinamismo de su economía, que creció a una tasa interanual del 3,0% en el segundo trimestre de 2024, pese a que las tasas de interés se mantuvieron en niveles elevados durante todo el primer semestre. Por su parte, las importaciones de China aumentaron menos (1,8%), ya que su demanda interna se vio golpeada por la persistente debilidad del sector inmobiliario, uno de los pilares del crecimiento de ese país en el pasado. Aunque la economía china creció a una tasa interanual del 4,7% en el segundo trimestre de 2024, esa variación fue inferior al 5,0% proyectado por las autoridades, lo que ha sembrado dudas sobre las perspectivas de crecimiento de esa economía en el segundo semestre del año. Ante la debilidad de la demanda interna, China aumentó notablemente sus exportaciones, cuyo volumen creció a una tasa interanual del 10,5% en el primer semestre de 2024.

Gráfico I.7
Países y agrupaciones seleccionados: variación del volumen de las exportaciones e importaciones de bienes, enero-junio de 2024 respecto del mismo período de 2023
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN COMTRADE; Centro de Comercio Internacional (ITC), Trade Map [base de datos en línea] https://www.trademap.org/Index.aspx; Oficina de Análisis de Política Económica (CPB) del Reino de los Países Bajos, World Trade Monitor [base de datos en línea] https://www.cpb.nl/en/world-trade-monitor-june-2024, e información de los institutos de estadísticas de los países.

Además de China, el conjunto de las otras economías en desarrollo de Asia también mostró un notorio dinamismo de su comercio exterior en el primer semestre de 2024, al presentar aumentos interanuales del volumen de sus exportaciones e importaciones del 6,2% y el 8,3%, respectivamente. En este grupo se destacan la India y varias economías de Asia sudoriental. Se proyecta que en 2024 la economía de la India crezca un 7,0%, más del doble de la expansión proyectada del producto mundial, mientras que en el conjunto de las cinco mayores economías de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN) el crecimiento sería del 4,5% (FMI, 2024a). Las exportaciones de las economías en desarrollo de Asia se han visto fuertemente impulsadas por la demanda de los Estados Unidos, país en cuyas importaciones el peso de China ha disminuido en los últimos años, al mismo tiempo que ha aumentado el de países como la India y Viet Nam (véase la sección D). El análisis de las importaciones bilaterales de países y regiones seleccionados en el primer semestre de 2024 confirma que el mayor dinamismo se registra en las economías en desarrollo de Asia, donde los países miembros de la ASEAN y la India compensan la debilidad de las importaciones del Japón y la República de Corea (véase el cuadro I.1).

Cuadro I.1
Países y agrupaciones seleccionados: variación interanual de las importaciones de bienes según principales orígenes, enero-junio de 2024
(En porcentajes)

Importador \ Exportador	Estados Unidos	Unión Europea	América Latina y el Caribe	China	Japón	Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN)	Otras economías de Asia	Resto del mundo	Mundo
Estados Unidos		2,9	5,3	-2,0	2,1	8,4	13,4	-3,3	3,0
Unión Europea	-2,6	-3,7	-0,1	-8,5	-8,9	-3,8	-6,8	-10,9	-5,6
América Latina y el Caribe	-2,7	0,2	-5,0	9,4	-7,9	2,4	-3,0	2,2	0,7

Importador \ Exportador	Estados Unidos	Unión Europea	América Latina y el Caribe	China	Japón	Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN)	Otras economías de Asia	Resto del mundo	Mundo
China	-6,4	-5,6	3,2		-4,1	1,6	3,7	4,1	1,7
Japón	1,6	-8,9	-9,9	-9,8		-10,6	-19,4	-11,8	-10,9
República de Corea	-3,3	-12,1	-17,6	-6,1	-7,3	-3,7	-1,8	-6,7	-6,5
Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN)	7,5	-2,8	15,7	10,9	-7,3	0,5	12,5	11,4	6,7
Otras economías de Asia	5,6	-10,4	11,2	9,2	1,3	11,0	8,8	3,4	5,6
África	-9,9	0,5	0,0	-11,5	-7,5	-8,9	-12,7	-5,6	-5,4
Resto del mundo	-3,0	0,9	1,3	-7,0	-4,0	1,5	-3,8	-5,6	-2,3
Mundo	**-0,8**	**-3,1**	**1,9**	**0,3**	**-3,5**	**2,1**	**3,2**	**-3,8**	**-1,3**

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información del Departamento de Comercio de los Estados Unidos; Naciones Unidas, base de datos UN COMTRADE; Centro de Comercio Internacional (ITC), Trade Map [base de datos en línea] https://www.trademap.org/Index.aspx e información de los institutos de estadísticas de los países.

Nota: Los valores positivos se presentan sombreados en azul.

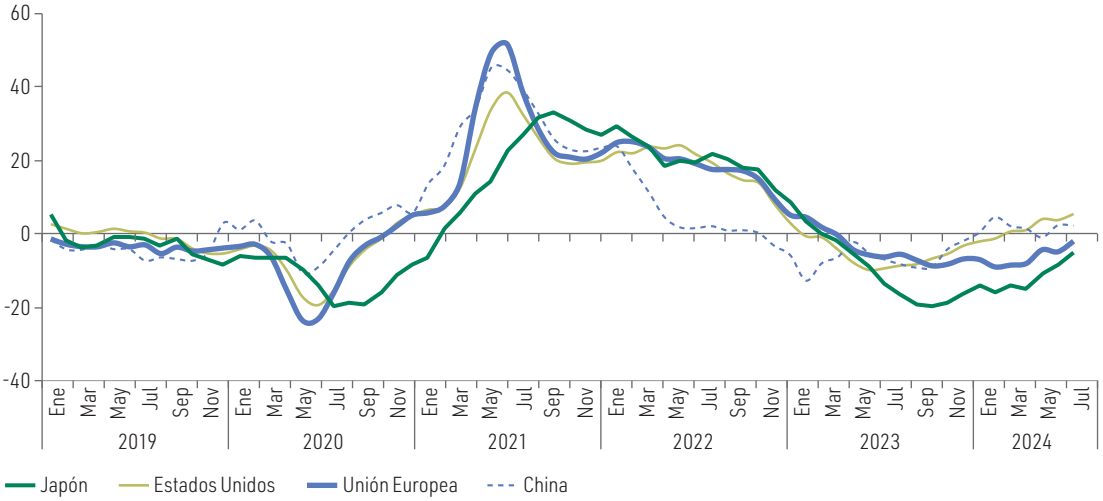
A diferencia de los casos comentados antes, el comercio exterior de la Unión Europea y el Japón mostró un débil desempeño en el primer semestre de 2024, período en que se registraron caídas del volumen de sus exportaciones e importaciones. En la Unión Europea la actividad económica continúa mostrando un escaso dinamismo, sin haber logrado recuperarse plenamente de los efectos negativos del conflicto en Ucrania en los costos de la energía. La recuperación económica ha sido muy lenta, debido sobre todo a la debilidad de la economía alemana, que en el segundo trimestre volvió a registrar un crecimiento negativo (-0,1% respecto del primer trimestre del año). Dado que en la Unión Europea el 60% de las exportaciones se dirigen al mercado de esa misma agrupación, la debilidad de su demanda impacta fuertemente tanto en las importaciones como en las exportaciones. Por su parte, la economía del Japón se contrajo un 0,6% en el primer trimestre de 2024 respecto del último trimestre de 2023; sin embargo, en el segundo trimestre de 2024 se expandió un 0,8%. A la debilidad de la demanda interna se suma la fuerte depreciación del yen frente al dólar debido al diferencial de tasas de interés con los Estados Unidos. Como resultado, el volumen de las importaciones del Japón cayó un 3,2% en el primer semestre. A junio de 2024, las importaciones de bienes de la Unión Europea y el Japón —medidas en dólares— seguían mostrando tasas interanuales de variación negativas (véase el gráfico I.8).

En el primer semestre de 2024 registraron caídas las importaciones mundiales de bienes de la mayoría de las industrias. Solo las importaciones de maquinarias y equipo no eléctrico, medicamentos, y equipo médico y de precisión mostraron aumentos interanuales superiores al 0,5% (véase el gráfico I.9). En el caso de las industrias automotriz y de alimentos, las importaciones registraron una variación casi nula. En el otro extremo, la drástica caída de las importaciones de energía eléctrica por segundo año consecutivo obedece sobre todo a los esfuerzos de la Unión Europea por reducir sus costos de generación eléctrica y su dependencia energética de la Federación de Rusia. En el primer semestre de 2024, el 74% de la generación de energía eléctrica en esa agrupación tuvo su origen en energías renovables, mientras que la participación del gas (13%) y el carbón (9%) alcanzó sus mínimos históricos (Abnett, 2024).

Gráfico I.8

Estados Unidos, Unión Europea, China y Japón: variación interanual del valor de las importaciones de bienes, enero de 2019 a junio de 2024

(En porcentajes)

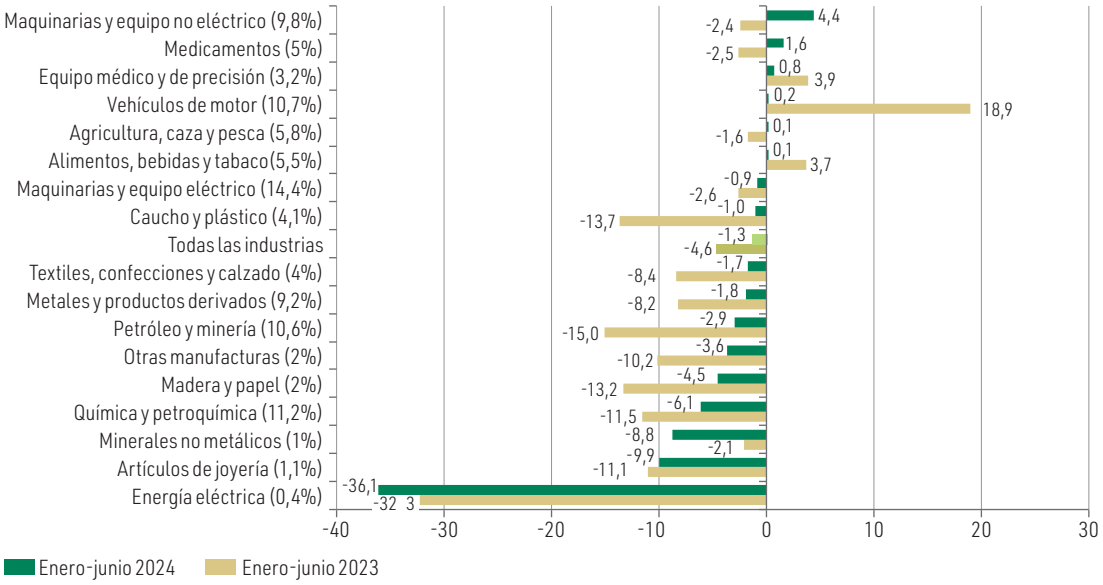


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información del Departamento de Comercio de los Estados Unidos; Naciones Unidas, base de datos UN COMTRADE y Centro de Comercio Internacional (ITC), Trade Map [base de datos en línea] https://www.trademap.org/Index.aspx.

Gráfico I.9

Economías seleccionadas[a]: variación interanual del valor de las importaciones de bienes, por sectores económicos, enero-junio de 2024 y de 2023

(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información del Departamento de Comercio de los Estados Unidos; Naciones Unidas, base de datos UN COMTRADE; Centro de Comercio Internacional (ITC), Trade Map [base de datos en línea] https://www.trademap.org/Index.aspx e información de los institutos de estadísticas de los países.

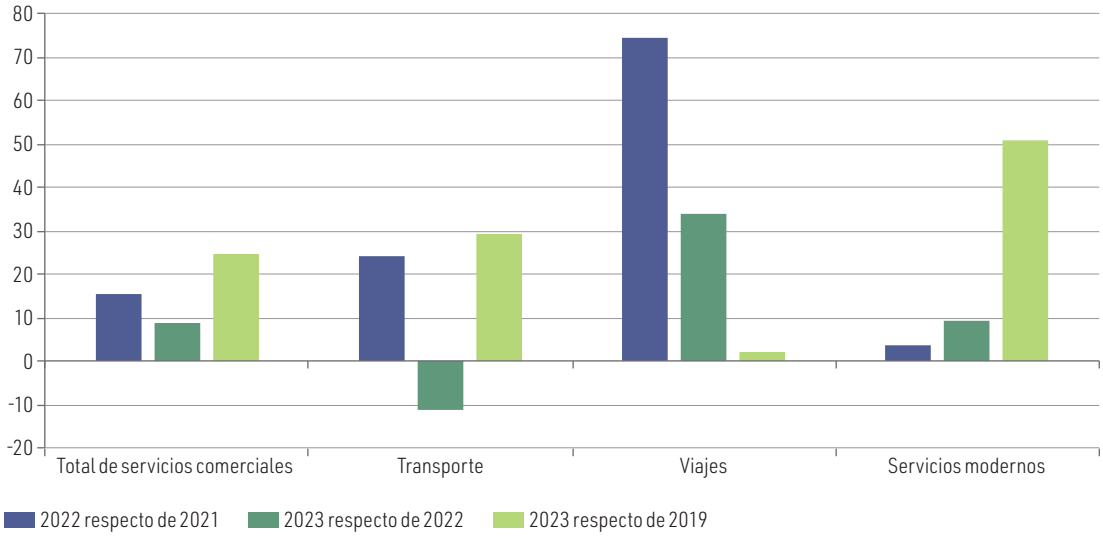
Nota: Las cifras entre paréntesis a continuación de cada sector corresponden a su participación en las importaciones mundiales de bienes en 2023.

[a] Las 60 economías incluidas son los 27 miembros de la Unión Europea, Australia, Bosnia y Herzegovina, Camboya, el Canadá, China, los Estados Unidos, Georgia, la India, Indonesia, el Japón, Malasia, Noruega, Nueva Zelandia, el Reino Unido, la República de Corea, Serbia, Singapur, Sudáfrica, Suiza, Tailandia, la Provincia China de Taiwán, Türkiye, y 11 países de América Latina y el Caribe: Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, México, Paraguay, Perú y República Dominicana.

B. El comercio mundial de servicios mantiene un dinamismo mayor que el de bienes

En contraste con la caída de las exportaciones mundiales de bienes, en 2023 el valor de las exportaciones mundiales de servicios comerciales —que representaron ese año el 25% de las exportaciones mundiales de bienes y servicios— creció un 8%. Esta expansión estuvo fuertemente impulsada por el aumento de los viajes (34%). A su vez, el alto crecimiento de esta categoría refleja la recuperación sostenida del turismo internacional, después de la contracción del 62% que sufrió en 2020 debido a la irrupción de la pandemia de COVID-19. El bajo crecimiento económico y las tensiones geopolíticas que tuvieron lugar en 2023 parecen no haber afectado el gasto de los consumidores en viajes (OMC, 2024). De hecho, en 2023 el valor de las exportaciones mundiales del sector del turismo superó ligeramente su nivel de 2019, anterior a la pandemia (véase el gráfico I.10), aunque este no es aún el caso del número de llegadas de turistas internacionales, que se analiza también en esta sección. Los viajes representaron una quinta parte de las exportaciones mundiales de servicios en 2023.

Gráfico I.10
Variación del valor de las exportaciones mundiales de servicios comerciales, por categorías, 2021-2023
(En porcentajes)



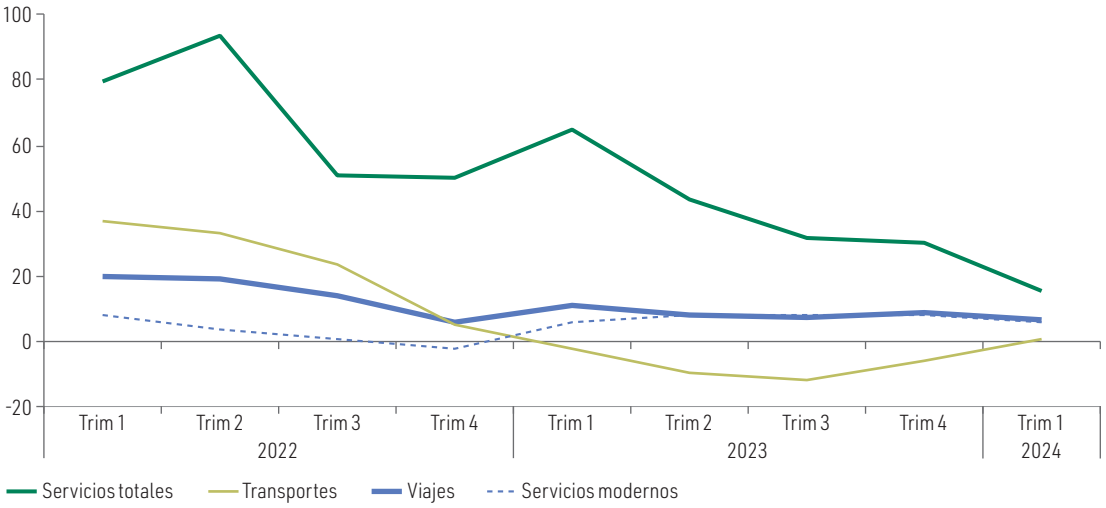
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC) (2024), WTO Stats, 2024 [base de datos en línea] https://stats .wto.org/.

Los servicios modernos fueron la segunda categoría más dinámica del comercio mundial de servicios en 2023, con una expansión del 9%. Se trata de la única de las principales categorías de servicios cuyo comercio no se contrajo durante la pandemia, debido a que los servicios modernos se suministran mayoritariamente por medios digitales. Dichos servicios representaron el 54% de las exportaciones mundiales de servicios en 2023. Las subcategorías de servicios modernos que presentaron los mayores crecimientos en 2023 fueron los seguros (17%), los servicios de informática (10%) y los servicios de información (10%). En el caso de la primera subcategoría, el alza de las primas de los seguros refleja el actual entorno internacional caracterizado por tensiones geopolíticas, riesgos sanitarios, interrupciones en las cadenas de suministro y frecuentes desastres naturales. A su vez, el aumento de las exportaciones de servicios de informática está impulsado por la alta demanda de *software*, servicios en la nube y ciberseguridad y por el aumento del tráfico en Internet; varias economías han registrado un crecimiento interanual de estas exportaciones superior al 20% (OMC, 2024).

El valor de las exportaciones mundiales de servicios de transporte se redujo un 11% en 2023. Esta contracción refleja la caída del volumen del comercio mundial de bienes que tuvo lugar ese año, así como la disminución de las tarifas de los fletes marítimos a los niveles anteriores a la pandemia hasta noviembre de 2023, cuando los ataques a buques mercantes en el Mar Rojo revirtieron la tendencia a la baja (véase la sección C). De hecho, el transporte de carga, sobre todo por mar, representa casi dos tercios del valor de los servicios de transporte. El transporte de pasajeros presentó una tendencia más positiva en 2023 a raíz del dinamismo del turismo internacional, con la mejora de la frecuencia de los vuelos mundiales, que llegó a un 94% de su nivel anterior a la pandemia (OMC, 2024).

Los datos trimestrales de las importaciones mundiales de servicios desde comienzos de 2022 hasta el primer trimestre de 2024 muestran que, después de la recuperación inicial tras la pandemia, en 2022, estas importaciones siguieron creciendo a un ritmo interanual de entre un 5% y un 9% en 2023 y el primer trimestre de 2024 (véase el gráfico I.11). No obstante, existen diferencias importantes entre las tres categorías principales: los viajes mostraron una desaceleración a medida que se fue completando su recuperación pospandemia, mientras que los servicios de transporte registraron una caída en 2023 y una recuperación posterior en el primer trimestre de 2024; por su parte, los servicios modernos han mostrado un crecimiento más constante.

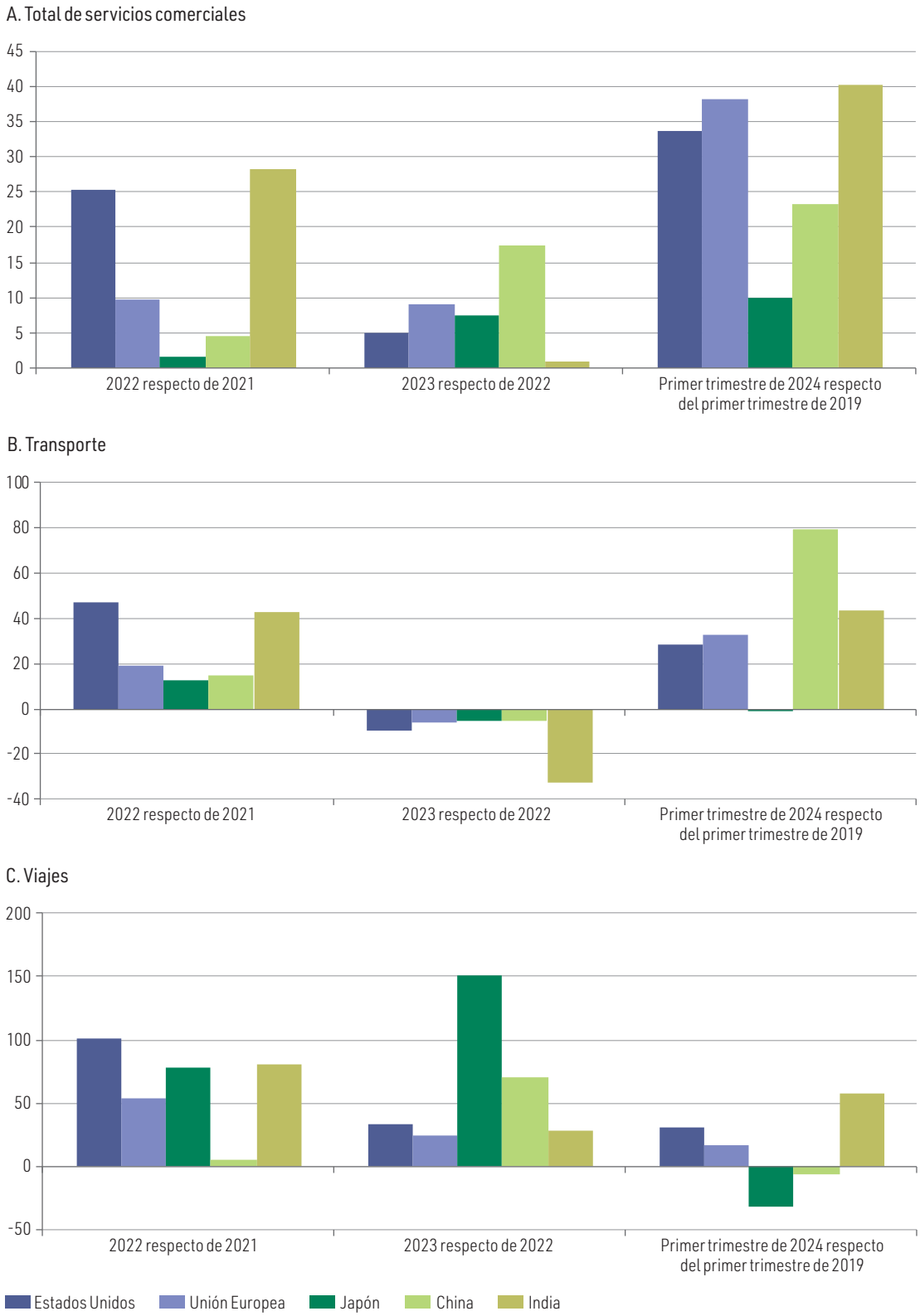
Gráfico I.11
Variación interanual del valor de las importaciones de servicios de los principales importadores mundiales[a], primer trimestre de 2022 a primer trimestre de 2024
(En porcentajes)



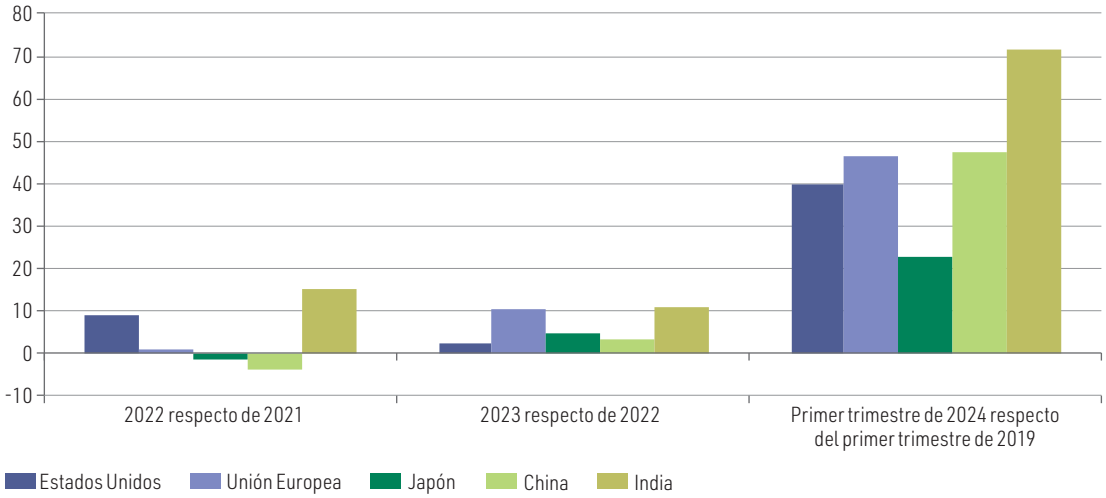
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Fondo Monetario Internacional (FMI), "Balance of Payments and International Investment Position Statistics (BOP/IIP)" [en línea] data.imf.org.
[a] La información corresponde a 96 economías que representaron el 81% de las importaciones mundiales de servicios en 2023.

Entre los principales mercados, China lideró en 2023 el crecimiento de las importaciones de servicios, con un 17%, sobre todo por el aumento (71%) de sus gastos internacionales en viajes. La Unión Europea fue el segundo mercado más dinámico, con un aumento del 9%, principalmente por el crecimiento de sus compras internacionales en las categorías de viajes (25%) y servicios modernos (10%). El tercer mercado más dinámico fue el Japón, con un crecimiento del 7%, principalmente como resultado del aumento de un 151% de sus compras de viajes. En todos los países analizados y en la Unión Europea, el valor de las importaciones de servicios de transporte se redujo en 2023. En el primer trimestre de 2024, dichos países y la Unión Europea superaron los niveles de sus importaciones de servicios anteriores a la pandemia (primer trimestre de 2019), excepto en los casos del Japón en transporte y de China y el Japón en viajes (véase el gráfico I.12).

Gráfico I.12
Países y regiones seleccionados: variación del valor de las importaciones de servicios, por categorías, 2022 a primer trimestre de 2024
(En porcentajes)



D. Servicios modernos



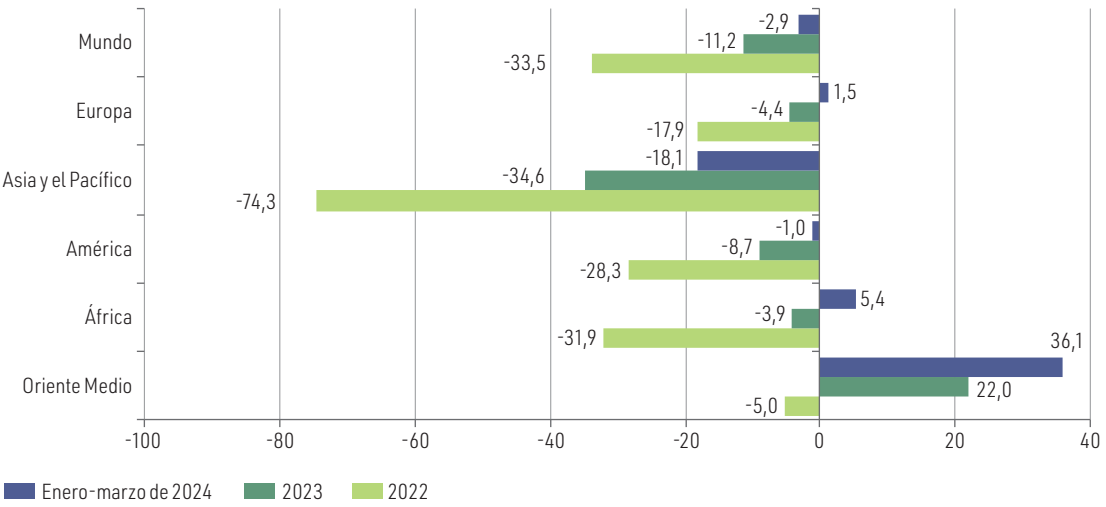
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Fondo Monetario Internacional (FMI), "Balance of Payments and International Investment Position Statistics (BOP/IIP)" [en línea] data.imf.org.

En el primer trimestre de 2024, el turismo mundial —medido por el número de llegadas de turistas internacionales— alcanzó el 97% de su nivel anterior a la pandemia (primer trimestre de 2019), lo que evidencia su continua recuperación durante los últimos años. Según estimaciones de la Organización Mundial del Turismo (OMT, 2024), 285 millones de turistas viajaron en dicho período en todo el mundo, lo que supone un aumento del 20% en comparación con el mismo período de 2023. El mayor crecimiento se registró en Oriente Medio, donde en el primer trimestre de 2024 el número de turistas superó en un 36% el nivel del mismo período de 2019. Europa y África también alcanzaron cifras superiores a las de prepandemia, mientras que Asia y el Pacífico y América recuperaron el 82% y el 99% de sus niveles previos, respectivamente (véase el gráfico I.13). Se anticipa una recuperación plena del turismo mundial hacia mediados de 2024 (OMT, 2024).

Gráfico I.13

Mundo y regiones seleccionadas: variación del número de llegadas de turistas internacionales, 2022 a primer trimestre de 2024

(En porcentajes respecto de los niveles de 2019)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Turismo (OMT), *Barómetro OMT del Turismo Mundial*, 2024 [en línea] https://www.unwto.org/un-tourism-world-tourism-barometer-data.

C. Surgen nuevas perturbaciones en el transporte marítimo mundial

El transporte marítimo internacional, que moviliza aproximadamente el 80% del comercio mundial de bienes en términos de volumen, sigue enfrentando disrupciones significativas. Aunque durante 2022 los indicadores del sector mostraron signos de recuperación respecto de sus niveles de prepandemia, desde 2023 han surgido nuevas perturbaciones en las principales rutas marítimas, como las derivadas del conflicto en Gaza y de la sequía que ha afectado el tráfico por el canal de Panamá. Así lo evidencia la evolución reciente del Índice de Presión en la Cadena Mundial de Suministro (véase el gráfico I.14). Este índice combina datos sobre costos de transporte e indicadores del sector manufacturero[2].

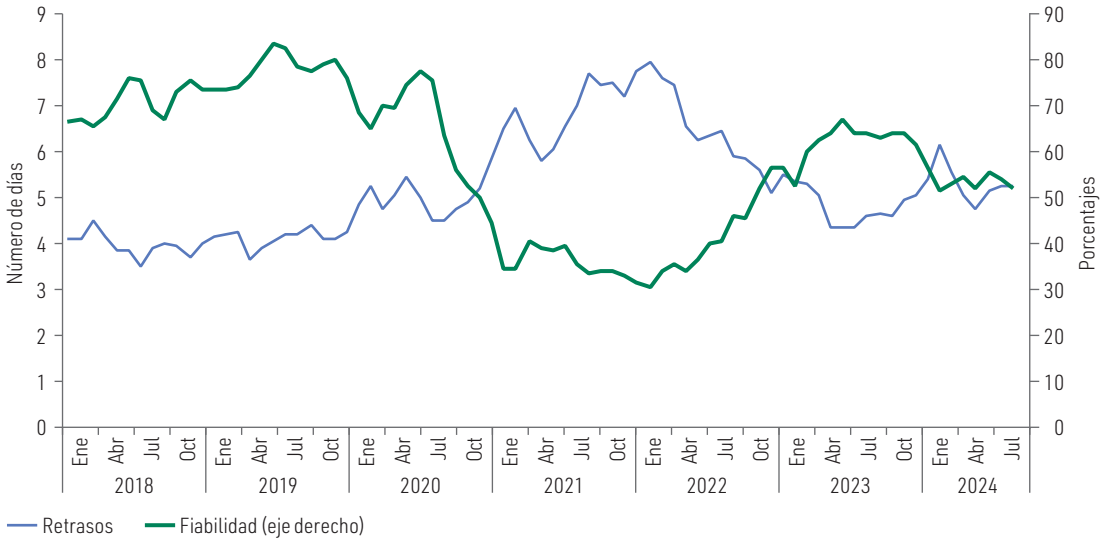
Gráfico I.14
Índice de Presión en la Cadena Mundial de Suministro, enero de 2018 a julio de 2024
(En desviaciones estándar respecto de una media histórica desde 1997)

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos del Banco de la Reserva Federal de Nueva York [en línea] https://www.newyorkfed.org/research/policy/gscpi#/overview.
Nota: El nivel 0 significa que el índice está en su valor medio histórico. Los valores positivos indican el número de desviaciones estándar que el índice presenta por encima de dicho valor, en tanto que los valores negativos representan lo contrario.

Otros indicadores que permiten hacer seguimiento de las disrupciones en la logística del transporte marítimo internacional son la fiabilidad de los itinerarios marítimos de transporte de contenedores[3] y el número promedio de días de retraso en la llegada de los buques a su destino[4]. Como se observa en el gráfico I.15, la fiabilidad de las llegadas de los buques portacontenedores alcanzó su punto más bajo en enero de 2022 en plena pandemia. Desde entonces se observó una mejora gradual, en concordancia con la reducción de la presión sobre las cadenas de suministro. Esta tendencia positiva se vio interrumpida en junio de 2023, cuando factores como la sequía en el canal de Panamá y las tensiones geopolíticas en Oriente Medio afectaron las principales rutas marítimas e incrementaron la incertidumbre operativa y los costos logísticos.

[2] Los costos de transporte se miden empleando datos de los índices Baltic Dry y Harpex, así como índices de costos de flete aéreo de la Oficina de Estadísticas Laborales de los Estados Unidos. El índice también utiliza información de encuestas del índice de gestores de compras en empresas manufactureras de China, la zona del euro, el Japón, la República de Corea, la Provincia China de Taiwán, el Reino Unido y los Estados Unidos.
[3] La fiabilidad de los itinerarios marítimos se calcula sobre la base 34 rutas comerciales diferentes.
[4] Para estimar el número promedio de días de retraso, Sea-Intelligence mide más de 12.000 llegadas de buques al mes.

Gráfico I.15
Retrasos medios mundiales por la llegada tardía de buques y fiabilidad de los itinerarios marítimos programados, promedios mensuales, enero de 2018 a julio de 2024
(En número de días y porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos de Sea-Intelligence, "Global schedule reliability", septiembre de 2024 [en línea] https://sea-intelligence.com/press-room/283-global-schedule-reliability-drops-by-2-1-percentage-points-in-july.

El número promedio de días de retraso con que los buques llegan a su destino muestra una evolución concordante con la del índice de fiabilidad. En enero de 2022, los retrasos alcanzaron un máximo de aproximadamente 8 días y desde entonces comenzaron a disminuir conforme se redujo la presión sobre las cadenas de suministro y mejoraron las condiciones logísticas. A partir de abril de 2023, diversas perturbaciones interrumpieron la recuperación, provocando un aumento de los retrasos. Su impacto ha sido particularmente notable en las rutas que atraviesan el canal de Panamá, donde las restricciones impuestas por la sequía afectaron el tráfico de buques y causaron un efecto en cadena en el transporte marítimo mundial (véase el recuadro I.1).

Recuadro I.1
El impacto de la sequía en el tráfico por el canal de Panamá

El canal de Panamá, una de las rutas comerciales más importantes del mundo, que conecta los océanos Atlántico y Pacífico, enfrenta desde 2023 los efectos de una inusual sequía, como resultado de las bajas precipitaciones atribuibles al fenómeno climático de El Niño (UNCTAD, 2024). Dicho canal utiliza aproximadamente 7.000 millones de litros de agua diarios —provenientes de los embalses de los lagos Gatún y Alajuela— para operar sus esclusas, por lo que la disminución de las lluvias ha impuesto desafíos significativos a la mantención de sus operaciones regulares (WWA, 2024). La reducción extrema de los niveles de agua se tradujo en restricciones tanto del número de buques que podían cruzar el canal cada día como del peso de la carga que podían transportar (Barnes y otros, 2024). De acuerdo con información de Clarksons Research, en enero de 2024 se registró una disminución del 49% del número de barcos que cruzaron por el canal en comparación con el nivel máximo registrado en diciembre de 2021.

En condiciones normales, el canal de Panamá maneja aproximadamente el 3% del comercio marítimo mundial y el 46% de los contenedores que se transportan entre el noreste de Asia y la costa este de los Estados Unidos (Mundo Marítimo, 2024). Por ello, las restricciones en el canal han tenido impactos a

nivel mundial y han obligado a las embarcaciones a tomar rutas más largas. Esto ha ocasionado mayores retrasos en otros puertos, un incremento de la demanda de transporte terrestre y ferroviario y, como consecuencia, un aumento de los costos de transporte y de las emisiones de gases de efecto invernadero (WWA, 2024).

La Autoridad del Canal de Panamá está evaluando soluciones tanto a corto como a largo plazo para optimizar el uso del agua requerida por el canal, identificar fuentes alternativas y aumentar la capacidad de almacenamiento. Durante 2024 se han intensificado los esfuerzos para restaurar la capacidad del canal, aumentar el calado de los buques que pueden transitar por él y aprovechar al máximo la temporada de lluvias (Autoridad del Canal de Panamá, 2024). Un ejemplo de ello es el anuncio realizado en agosto de un aumento del calado máximo a 50 pies (15,24 metros) para los buques que transitan por las esclusas Neopanamax (MercoPress, 2024). Aunque las lluvias han empezado a reabastecer los embalses, la variabilidad climática y la necesidad de asegurar fuentes sostenibles de agua siguen siendo grandes desafíos. WWA (2024) señala que las tendencias del cambio climático en relación con el fenómeno de El Niño son inciertas, pero es probable que sigan generando precipitaciones escasas en el futuro, lo que podría volver a redundar en niveles bajos de agua si no se adoptan medidas de adaptación.

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Autoridad del Canal de Panamá, "Advisory To Shipping No. A-27-2024", julio de 2024 [en línea] https://pancanal.com/wp-content/uploads/2024/08/ADV27-2024-Monthly-Canal-Operations-Summary-July-2024.pdf; C. Barnes y otros, *Low water levels in Panama Canal due to increasing demand exacerbated by El Niño event*, Grantham Institute for Climate Change, mayo de 2024 [en línea] https://spiral.imperial.ac.uk/handle/10044/1/111007; MercoPress. South Atlantic News Agency, "Canal de Panamá anuncia aumento de calado a 50 pies", 2024 [en línea] https://es.mercopress.com/2024/08/16/canal-de-panama-anuncia-aumento-de-calado-a-50-pies; Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), "La UNCTAD advierte que las perturbaciones superpuestas provocan desafíos sin precedentes para el comercio mundial", 22 de febrero 2024 [en línea] https://unctad.org/es/news/la-unctad-advierte-que-las-perturbaciones-superpuestas-provocan-desafios-sin-precedentes-para; Mundo Marítimo, "Canal de Panamá necesitará al menos el resto de este año para recuperarse de la sequía de 2023", 3 de abril de 2024 [en línea] https://www.mundomaritimo.cl/noticias/canal-de-panama-necesitara-al-menos-el-resto-de-este-ano-para-recuperarse-de-la-sequia-de-2023; World Weather Attribution (WWA), "Low water levels in Panama Canal due to increasing demand exacerbated by El Niño event", mayo de 2024 [en línea] https://www.worldweatherattribution.org/low-water-levels-in-panama-canal-due-to-increasing-demand-exacerbated-by-el-nino-event.

Por otra parte, en 2024 las tensiones geopolíticas en Oriente Medio han continuado afectando el transporte marítimo. Frente a los ataques de los huzíes del Yemen contra buques mercantes que transitaban por el Mar Rojo, las navieras debieron desviar sus rutas, optando por rodear el Cabo de Buena Esperanza en el extremo sur de África, lo que incrementa los trayectos en miles de kilómetros y extiende considerablemente los tiempos de viaje. Este cambio tuvo un impacto directo en el aumento de los costos de transporte y en los retrasos en la entrega de componentes esenciales para las cadenas globales de suministro.

Las interrupciones en las cadenas globales de suministro desde 2020 afectaron significativamente el comercio marítimo de contenedores. América Latina y el Caribe fue la región más afectada y su volumen de carga se redujo un 6% 2020 en comparación con 2019, debido a perturbaciones globales y a la contracción del PIB regional (-6,9%). En 2023, algunas regiones como África Subsahariana, Asia y la agrupación conformada por el subcontinente indio y Oriente Medio superaron los niveles de comercio de 2019. Sin embargo, otras como América Latina, Australasia y Oceanía y Europa aún mantenían niveles inferiores a los que se registraban antes de la pandemia (véase el cuadro I.2).

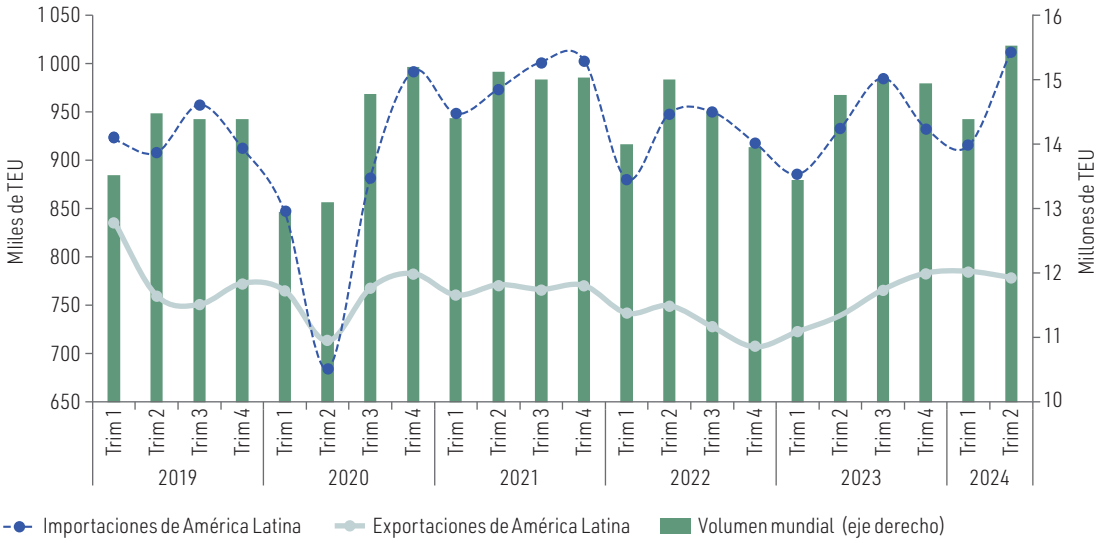
Cuadro I.2
Índice del volumen del comercio marítimo internacional en contenedores, por subregiones, 2019-2023
(Índice: año base 2019 = 100)

	2019	2020	2021	2022	2023
África Subsahariana	100,0	96,4	98,3	98,1	107,0
América del Norte	100,0	100,5	110,4	102,4	100,4
América Latina	100,0	94,3	102,6	97,1	98,9
Australasia y Oceanía	100,0	100,6	101,8	97,2	96,8
Europa	100,0	97,0	102,1	94,6	93,6
Asia	100,0	99,9	106,7	104,3	105,0
Subcontinente Indio y Oriente Medio	100,0	96,9	97,9	101,5	111,6
Mundo	**100,0**	**98,7**	**104,9**	**101,2**	**102,4**

Fuente: E. Barleta, M. Saade Hazin y R. Sánchez, "Informe portuario 2023-2024: señales mixtas en el comercio y los puertos y nuevas disrupciones en la logística internacional marítima de contenedores", *Boletín FAL*, Nº 407, 2024, en prensa.

El comercio marítimo mundial en contenedores ha experimentado entre 2020 y 2024 fluctuaciones significativas, influido por factores como la pandemia, las tensiones geopolíticas y los retos logísticos. Su volumen de carga ha estado estrechamente vinculado al dinamismo de la economía mundial. Como se muestra en el gráfico I.16, en el primer trimestre de 2020 el comercio marítimo internacional sufrió una fuerte caída debido a la disrupción de las cadenas de suministro, el cierre de puertos y la reducción de la demanda global. Según ya se mencionó, América Latina fue una de las regiones más afectadas, ya que la contracción del PIB regional y las restricciones sanitarias afectaron considerablemente el movimiento de mercancías. Sin embargo, a medida que la economía mundial comenzó a recuperarse en 2021, el volumen de carga mostró un repunte, si bien se siguieron produciendo cuellos de botella logísticos que generaron retrasos y un aumento de los costos de transporte.

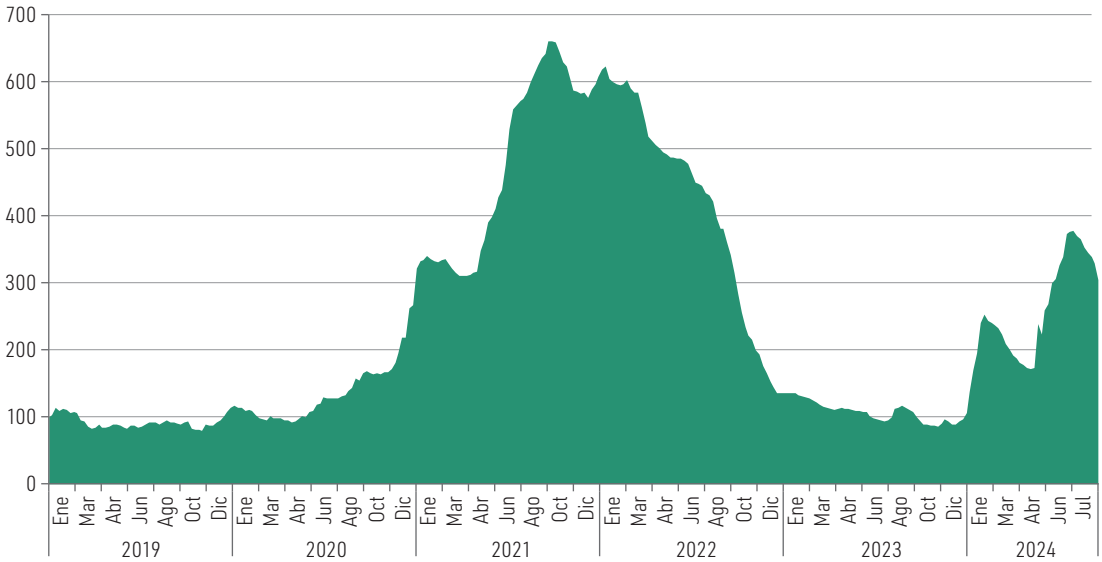
Gráfico I.16
Mundo y América Latina: variación del volumen del comercio marítimo internacional en contenedores, primer trimestre de 2019 a segundo trimestre de 2024
(En miles y millones de unidades equivalentes a 20 pies (TEU))



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

La disrupción de las cadenas mundiales de suministro a partir de 2020 produjo un marcado aumento de los fletes marítimos, cuyo valor aumentó casi ocho veces entre abril de 2019 y septiembre de 2021 (CEPAL, 2023a). Tras reducirse fuertemente en 2022 a medida que las condiciones del transporte mundial se normalizaban, los fletes alcanzaron sus niveles mínimos posteriores a la pandemia en octubre de 2023. Sin embargo, las perturbaciones ya mencionadas han ocasionado un nuevo repunte de los precios, que desde entonces han mostrado una alta volatilidad (véase el gráfico I.17).

Gráfico I.17
Índice del promedio semanal compuesto de las tarifas del flete al contado (*spot*) de contenedores marítimos, enero de 2019 a julio de 2024
(Enero de 2019 = 100)

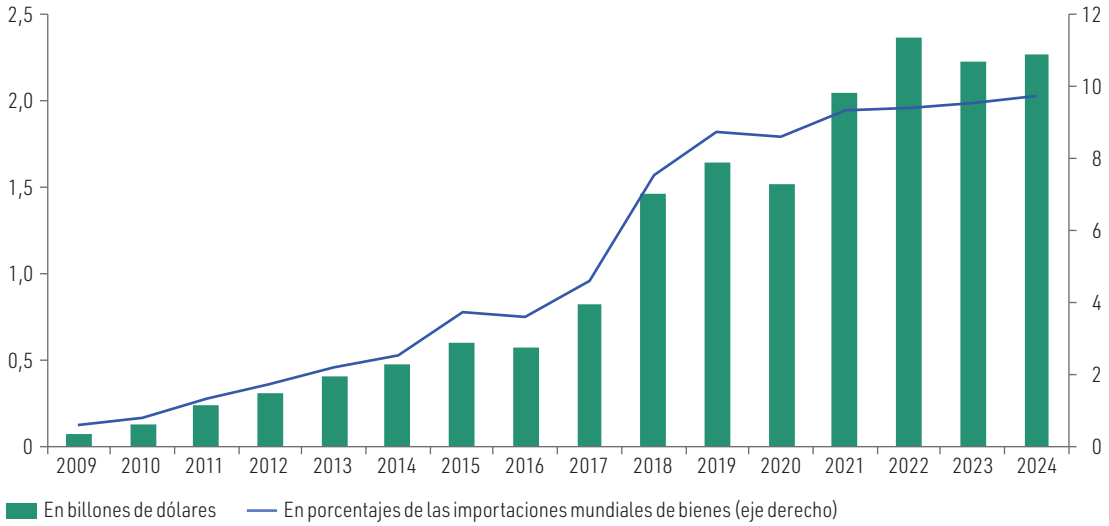


Fuente: E. Barleta, M. Saade Hazin y R. Sánchez, "Informe portuario 2023-2024: señales mixtas en el comercio y los puertos y nuevas disrupciones en la logística internacional marítima de contenedores", *Boletín FAL*, Nº 407, 2024, en prensa.

D. Continúan aumentando las restricciones al comercio

Entre los factores que han restado dinamismo al comercio mundial durante la última década y media se destacan la erosión del apoyo a la apertura comercial —y a la globalización en general— en algunas de las principales economías avanzadas, las tensiones geopolíticas entre los Estados Unidos y China, y el debilitamiento del sistema multilateral de comercio (CEPAL, 2023a y 2023b). Todo ello se ha traducido en una creciente imposición de barreras arancelarias y de otro tipo: mientras que en 2009 menos del 1% de las importaciones mundiales de bienes estaba sujeto a medidas restrictivas, desde entonces dicha proporción ha aumentado de modo casi ininterrumpido y se estima que en 2024 se acercaría al 10% (véase el gráfico I.18). Esta cifra podría elevarse sustancialmente en los próximos años, dependiendo del resultado de las elecciones presidenciales que tendrán lugar en los Estados Unidos —el principal importador mundial de bienes— en noviembre de 2024. En efecto, el candidato y expresidente Donald Trump ha planteado durante su campaña la imposición de un arancel del 10% a las importaciones de bienes desde todos los orígenes excepto China, cuyos productos quedarían afectos a una tasa del 60% (Wolff, 2024).

Gráfico I.18
Valor del comercio mundial de bienes sujeto a medidas de restricción de las importaciones, 2009-2024
(En billones de dólares y porcentajes de las importaciones mundiales de bienes)



Fuente: Organización Mundial del Comercio (OMC), *WTO end-year Trade Monitoring Report*, 23 de noviembre de 2023, para el período 2009-2022, y "Trade Monitoring: Latest trends", 8 de julio de 2024, para 2023 y 2024.
Nota: Los valores correspondientes a 2024 son estimaciones de la Secretaría de la OMC basadas en las medidas comerciales anunciadas hasta mediados de mayo.

Al aumento de las barreras arancelarias se suma la implementación de un número creciente de medidas de política industrial, especialmente en las economías avanzadas y China (Bown, 2023; Evenett y otros, 2024; Irwin, 2023; Rotunno y Ruta, 2024). Las nuevas políticas industriales no se basan solo en consideraciones de competitividad económica, ya que también persiguen objetivos vinculados a la autonomía estratégica, la seguridad nacional y la transición energética, entre otros. El principal instrumento utilizado son subsidios de distinto tipo, que suelen recaer en sectores considerados estratégicos, como los sectores productores de microprocesadores, vehículos eléctricos, tecnologías de uso dual (civil y militar) y dispositivos médicos.

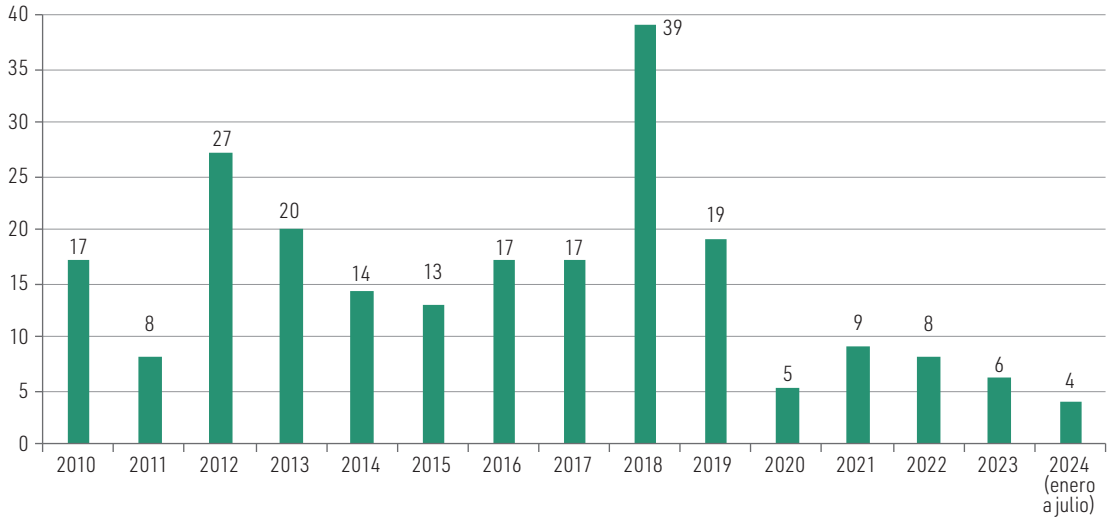
Según Evenett y otros (2024), el 71% de las medidas de política industrial implementadas durante 2023 por las principales economías mundiales se caracterizan por sus efectos de distorsión del comercio y abarcan al menos al 22% de las importaciones mundiales. La proliferación de estas medidas ha generado preocupación por una creciente "guerra de subsidios" que las actuales reglas de la OMC resultan inadecuadas para enfrentar (Bown, 2023) y en la que la mayoría de los países en desarrollo tienen grandes dificultades para competir (Grynspan, 2023). Entre las medidas que distorsionan el comercio implementadas en el marco de las nuevas políticas industriales se incluyen también las prescripciones en materia de contenido local, las restricciones a la exportación de ciertas tecnologías y minerales críticos, y el endurecimiento de las normativas aplicables a la inversión extranjera directa, tanto entrante como saliente.

El deterioro del entorno de políticas en que se desarrolla el comercio mundial se evidencia también en el debilitamiento de la adhesión a las normas y principios del sistema multilateral de comercio. En efecto, varias medidas implementadas por las principales economías mundiales en los últimos años han sido cuestionadas por su posible incompatibilidad con los acuerdos de la OMC. Este es el caso, por ejemplo, de las alzas arancelarias que China y los Estados Unidos han aplicado recíprocamente desde 2018 y de algunos subsidios industriales otorgados por los Estados Unidos en el marco de la Ley sobre Ciencia y Creación de Incentivos Útiles para Producir Semiconductores (CHIPS and Science Act) y de la Ley de Reducción de la Inflación, ambas de 2022 (Harrell, 2024).

En parte para evitar una fuga de inversiones hacia ese país y en parte para alcanzar una mayor autonomía estratégica, la Unión Europea y varios de sus países miembros han incrementado sus propios subsidios a la producción de semiconductores, baterías eléctricas y paneles solares, entre otras industrias (*Financial Times*, 2023).

Por otra parte, el Órgano de Apelación de la OMC se mantiene inactivo desde diciembre de 2019, lo que ha limitado en gran medida la función de solución de diferencias de la organización. Ello se evidencia en la notoria disminución del número de casos iniciados desde 2020, precisamente un período marcado por un creciente proteccionismo (véase el gráfico I.19). La 13ª Conferencia Ministerial de la OMC, celebrada en febrero de 2024, no produjo avances en las conversaciones sobre la reforma de su mecanismo de solución de diferencias, como tampoco en ninguna de las principales áreas de negociación.

Gráfico I.19
Número de casos de solución de diferencias iniciados en la Organización Mundial del Comercio, enero de 2010 a julio de 2024



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC), "Lista cronológica de las diferencias" [en línea] https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/dispu_status_s.htm.
Nota: En 2018 se produjo un número inusualmente alto de casos a raíz de los cuestionamientos que generaron diversas alzas arancelarias aplicadas en los Estados Unidos. Entre estas se destacan las aplicadas a las importaciones de acero y aluminio de varios orígenes y a diversos productos originarios de China.

En mayo y julio de 2024, los Estados Unidos y la Unión Europea, respectivamente, anunciaron la imposición de alzas arancelarias a productos chinos en sectores considerados estratégicos, incluidos en ambos casos los vehículos eléctricos (véase el cuadro I.3)[5]. Por su parte, en julio de 2024 China solicitó el establecimiento de un grupo especial en la OMC para que examinara varios de los subsidios otorgados por los Estados Unidos en el marco de su Ley de Reducción de la Inflación. Asimismo, en agosto de 2024 China inició un proceso de solución de diferencias en la OMC, cuestionando los derechos compensatorios impuestos por la Unión Europea a los vehículos eléctricos fabricados en ese país. La posibilidad de que todos estos hechos den lugar a una nueva ronda de medidas y contramedidas entre las principales economías del mundo constituye un considerable riesgo no solo para la recuperación del comercio, sino también para la economía mundial en su conjunto. Esto

[5] El 26 de agosto de 2024 el Gobierno del Canadá anunció la aplicación de un arancel adicional del 100% a los vehículos eléctricos chinos y del 25% al acero y el aluminio originarios de ese país, argumentando que dichos productos se benefician de prácticas desleales. En respuesta, China inició un caso de solución de diferencias en la OMC (World Trade Online, 2024).

se debe, por una parte, a que las potenciales presiones inflacionarias derivadas del aumento del costo de los bienes importados podrían redundar en que los bancos centrales mantengan políticas monetarias contractivas por un período más prolongado, lo que impactaría negativamente en el consumo y la inversión (FMI, 2024a). Por otra parte, la acumulación de medidas proteccionistas en un contexto de considerables tensiones geopolíticas podría fragmentar la economía mundial en bloques comerciales y tecnológicos.

Cuadro I.3
Estados Unidos y Unión Europea: anuncios de alzas arancelarias a productos chinos seleccionados, 2024

País o agrupación y fecha de entrada en vigor de las alzas	Instrumento	Sector o producto	Alza arancelaria anunciada
Estados Unidos (27 de septiembre de 2024)	Sección 301 de la Ley de Comercio (*Trade Act*) de 1974	Acero y aluminio	De un rango actual de entre un 0% y un 7,5%, a un 25% en 2024
		Semiconductores	Del 25%, al 50% entre 2024 y 2025
		Vehículos eléctricos	Del 25%, al 100% en 2024
		Baterías de iones de litio para vehículos eléctricos	Del 7,5%, al 25% en 2024
		Baterías de iones de litio para otros usos	Del 7,5%, al 25% en 2026
		Paneles solares	Del 25%, al 50% en 2024
		Grúas para carga y descarga de mercancías	Del 0%, al 25% en 2024
Unión Europea (4 de julio de 2024)	Investigación de presuntos subsidios a los vehículos eléctricos exportados desde China	Vehículos eléctricos a batería (se excluyen los modelos híbridos)	Imposición de derechos compensatorios provisionales a las siguientes compañías: - BYD Company: 17,4% - Geely: 19,9% - SAIC: 37,6% - Otras compañías: 20,8% y 37,6% Estos derechos se suman al arancel de nación más favorecida del 10% aplicable a los vehículos eléctricos de todos los orígenes.

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de La Casa Blanca, "Fact sheet: President Biden takes action to protect American workers and business from China's unfair trade practices", Washington, D.C., 14 de mayo de 2024, y Comisión Europea, "Commission imposes provisional countervailing duties on imports of battery electric vehicles from China while discussions with China continue", comunicado de prensa, 4 de julio de 2024.

El aumento de las barreras comerciales no se limita al ámbito de los bienes. En los últimos años también se han incrementado las restricciones a los flujos transfronterizos de datos y al comercio digital (Cory y Dascoli, 2021; Marwala, 2023). A ello se suma la incertidumbre sobre la renovación de la moratoria multilateral a la imposición de derechos de aduana a las transmisiones electrónicas más allá de 2026. Dicha moratoria impide cobrar aranceles a los denominados productos digitales, como descargas de *software* o video. Todo lo anterior podría afectar negativamente el dinamismo del comercio mundial de servicios en los próximos años (véase el capítulo III).

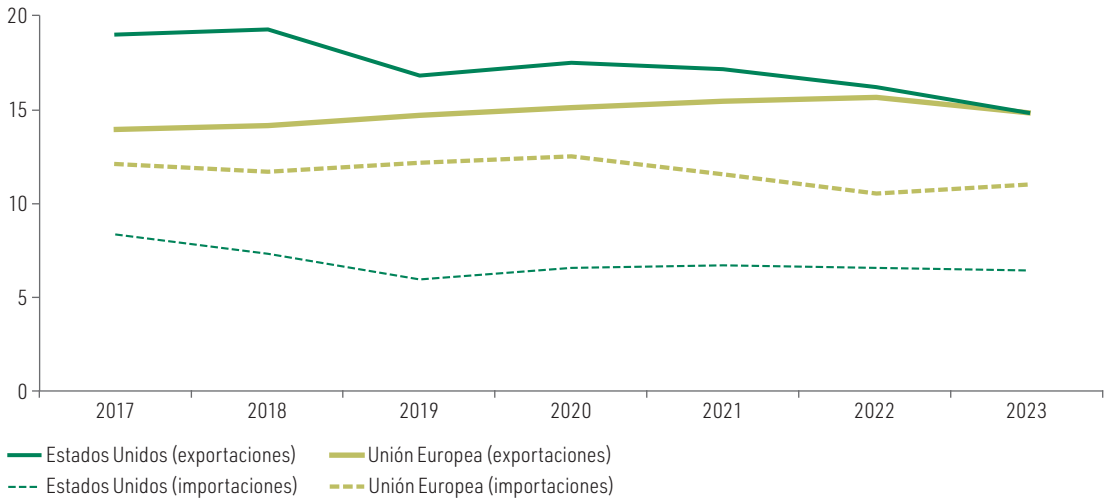
E. Se observan cambios importantes desde 2017 en los patrones geográficos del comercio mundial

La acumulación de barreras comerciales desde 2018 y las crecientes tensiones geopolíticas entre algunas de las principales economías del mundo han comenzado a reflejarse en cambios en los patrones geográficos del comercio mundial. Mientras que los Estados Unidos y China han reducido su interdependencia comercial directa, los Estados Unidos y la Unión Europea la han aumentado

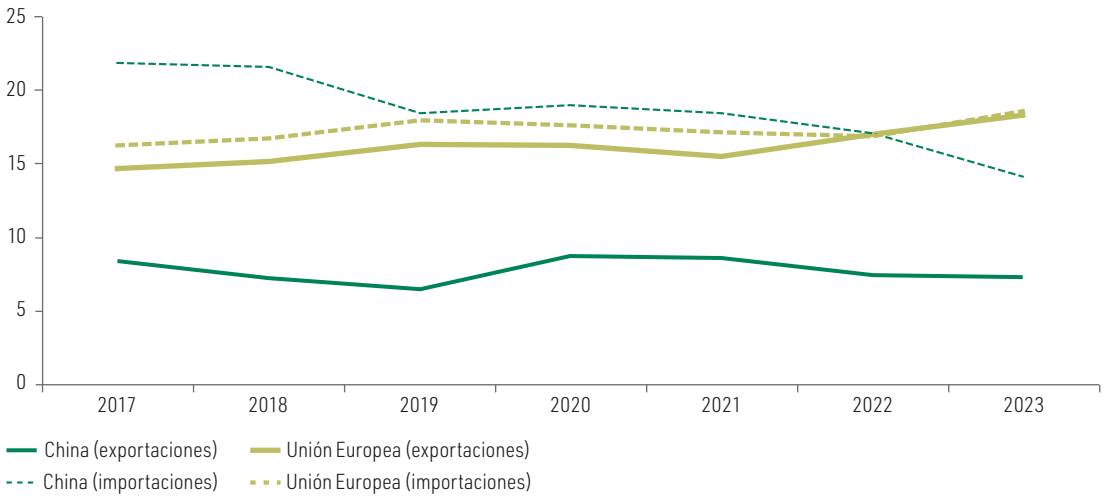
(véase el gráfico I.20). Por ejemplo, la participación de los Estados Unidos como destino de las exportaciones totales de bienes de China cayó del 19,0% en 2017 al 14,8% en 2023. Como contrapartida, la participación de China en las importaciones totales de los Estados Unidos se redujo del 21,9% en 2017 al 14,1% en 2023. Por el contrario, el peso de la Unión Europea en las exportaciones totales de bienes de los Estados Unidos aumentó del 14,7% en 2017 al 18,3% en 2023, mientras que su participación en las importaciones totales de ese país creció del 16,2% al 18,6% en el mismo período. Los Estados Unidos también han aumentado su peso en el comercio total de bienes de la Unión Europea, aunque en menor medida, ya que cerca del 60% de este se desarrolla entre los propios miembros de esa agrupación.

Gráfico I.20
China, Estados Unidos y Unión Europea (27 países): participaciones recíprocas en el comercio total de bienes, 2017-2023
(En porcentajes)

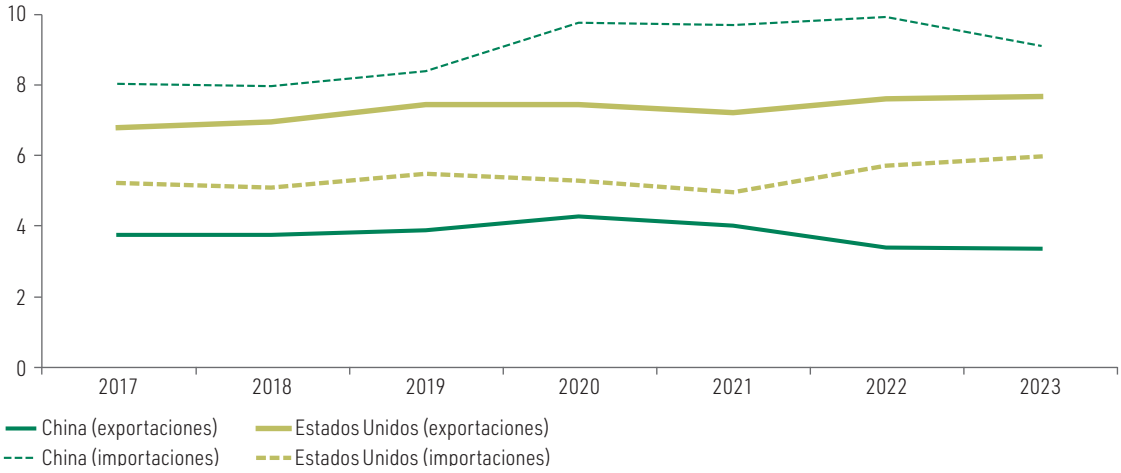
A. China



B. Estados Unidos



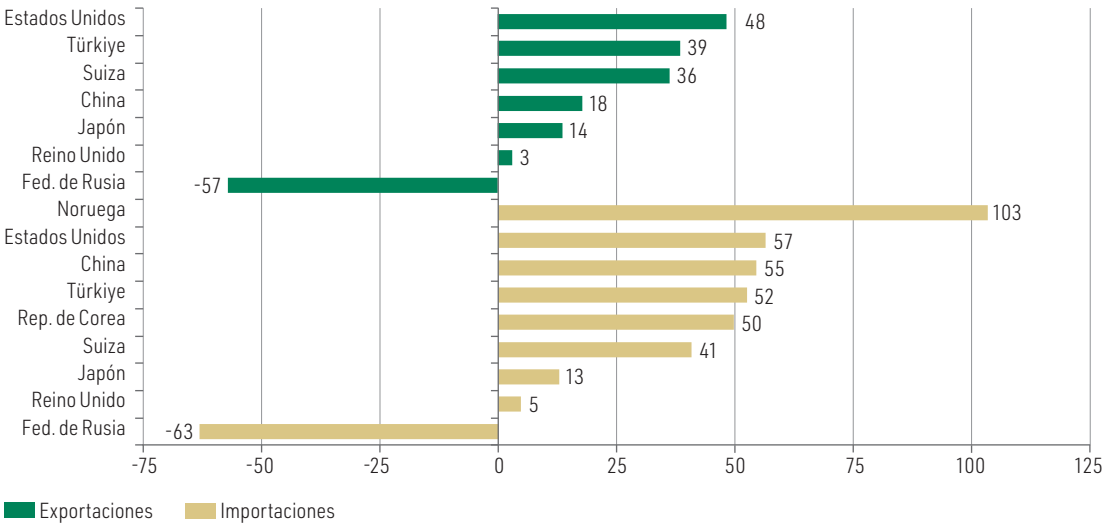
C. Unión Europea



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN COMTRADE.

Es posible obtener información adicional sobre los cambios en los patrones geográficos del comercio mundial al observar a los socios con los que más (y menos) ha crecido el comercio de China, los Estados Unidos y la Unión Europea en los últimos años. En el caso de la Unión Europea, se destaca la notoria caída de los intercambios con la Federación de Rusia a raíz de las restricciones impuestas por ambas partes tras el inicio de la guerra en Ucrania[6]. En particular, la disminución de las importaciones de petróleo y gas desde la Federación de Rusia ha sido compensada por aumentos de las compras desde Noruega y los Estados Unidos. El comercio con el Reino Unido también ha mostrado un escaso dinamismo, impactado por su salida de la Unión Europea en 2020 (véase el gráfico I.21).

Gráfico I.21
Unión Europea (27 países): variación del valor del comercio de bienes con principales socios, 2017-2023
(En porcentajes)

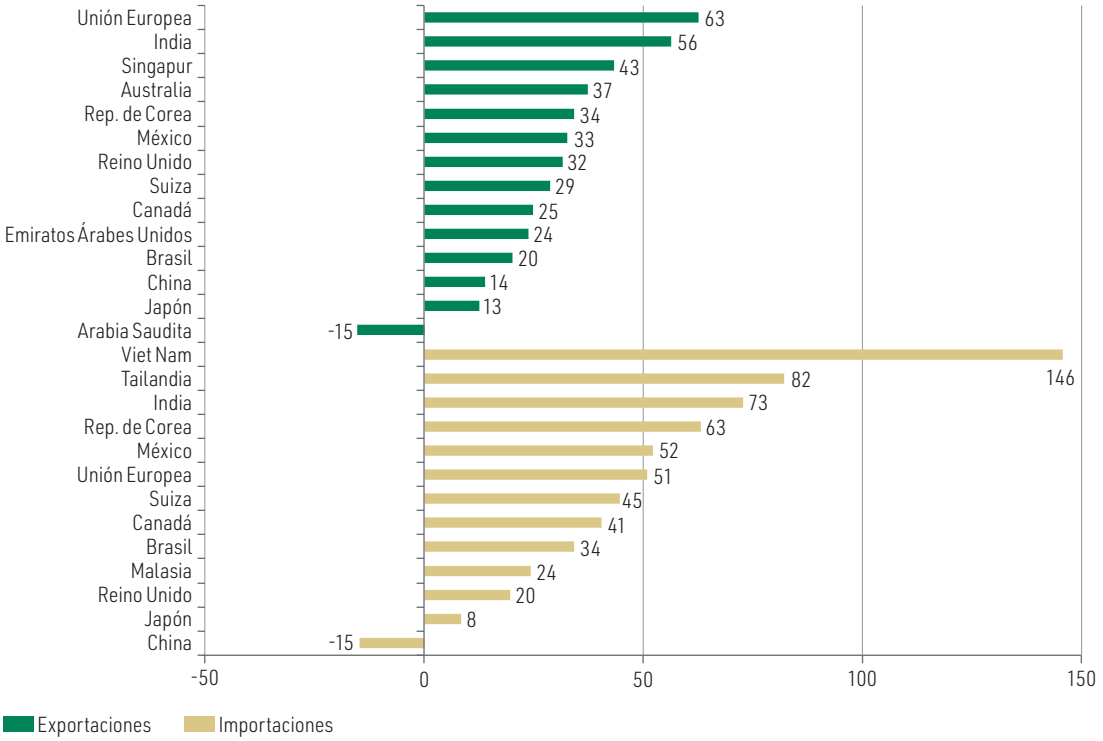


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN COMTRADE.
Nota: Se incluyen todos los socios que tenían una participación de al menos un 1% en las exportaciones o importaciones de la Unión Europea en 2017, excepto sus propios países miembros.

[6] No obstante, existen indicios de que parte de las exportaciones que se efectuaban directamente desde la Unión Europea a la Federación de Rusia antes del inicio de la guerra en Ucrania podrían estar canalizándose a través de países como Armenia, Türkiye y las repúblicas de Asia Central (*The Economist*, 2024).

En el caso de los Estados Unidos, se destaca la caída del 15% de las importaciones desde China a partir de 2017 y el fuerte aumento de las importaciones desde países como Viet Nam, Tailandia y la India, que se han posicionado como proveedores alternativos de manufacturas (véase el gráfico I.22). Sin embargo, en términos absolutos, el principal beneficiario de la caída de las importaciones estadounidenses desde China ha sido México. Entre 2017 y 2023, las importaciones estadounidenses procedentes de México crecieron un 52%, alcanzando un valor de 480.000 millones de dólares. Con ello, en 2023 este país desplazó a China como principal proveedor de importaciones de los Estados Unidos. Por su parte, el aumento de las exportaciones estadounidenses a China desde 2017 ha sido mucho menor que el de sus envíos a mercados como la Unión Europea, la India, la República de Corea, México y el Reino Unido.

Gráfico I.22
Estados Unidos: variación del valor del comercio de bienes con principales socios, 2017-2023
(En porcentajes)

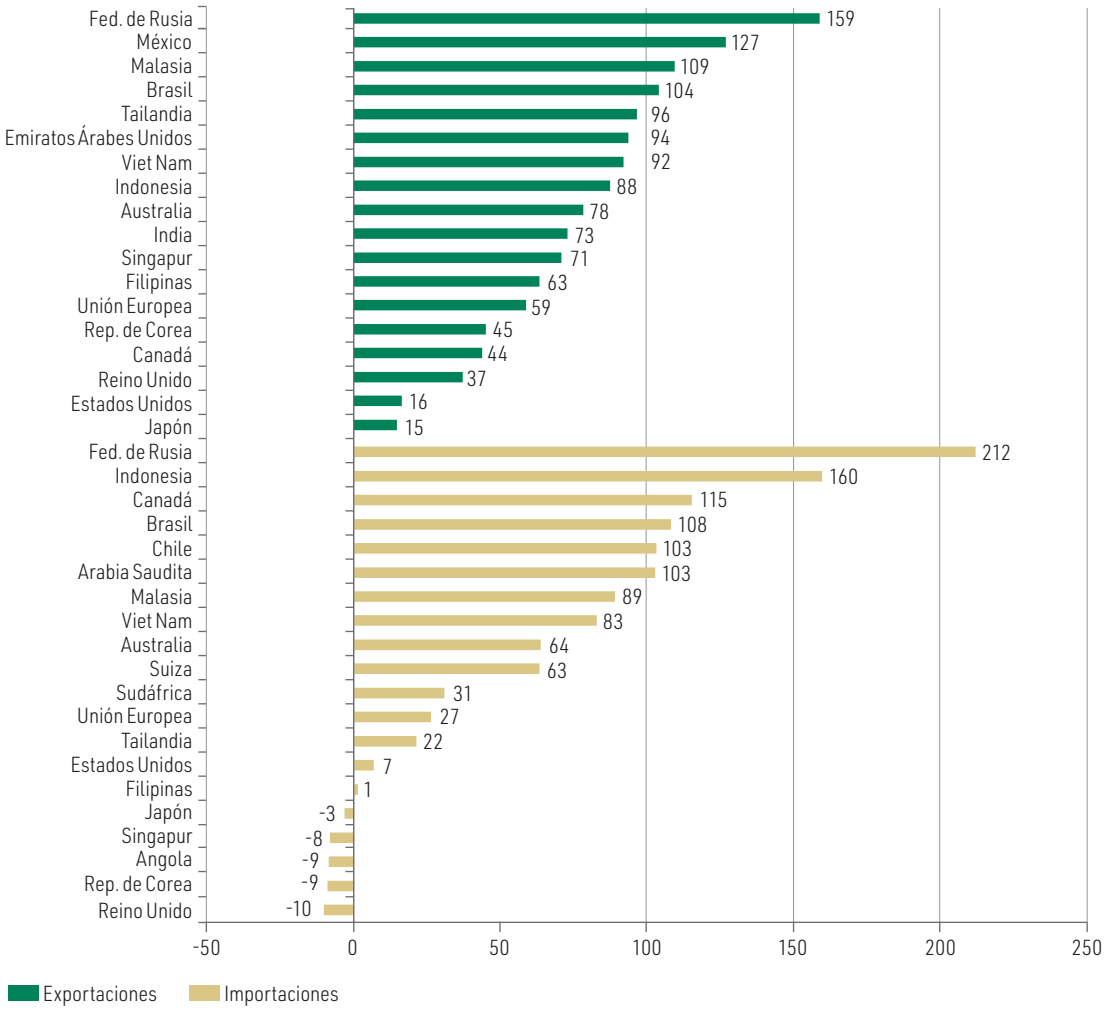


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN COMTRADE.
Nota: Se incluyen todos los socios que tenían una participación de al menos un 1% en las exportaciones o importaciones de los Estados Unidos en 2017.

Por último, en el caso de China, se destaca el crecimiento de tres dígitos que han tenido desde 2017 los envíos a mercados como la Federación de Rusia, México, Malasia y el Brasil (véase el gráfico I.23)[7]. En particular, las exportaciones chinas a la Federación de Rusia —entre las que se destacan las de vehículos— se han beneficiado de la caída de las importaciones de este país desde la Unión Europea a raíz del conflicto en Ucrania. Las importaciones chinas desde la Federación de Rusia (que consisten en más de un 70% en petróleo) también han sido las más dinámicas entre los principales proveedores de ese país.

[7] Cabe mencionar que, mientras que las importaciones de los Estados Unidos procedentes de China presentaron una caída del 15% entre 2017 y 2023 (de 526.000 millones de dólares a 448.000 millones de dólares), las estadísticas de este último país registran un aumento del 16% de los envíos a los Estados Unidos en el mismo período (de 430.000 millones de dólares a 501.000 millones de dólares).

Gráfico I.23
China: variación del valor del comercio de bienes con principales socios, 2017-2023
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN COMTRADE.
Nota: Se incluyen todos los socios que tenían una participación de al menos un 1% en las exportaciones o importaciones de China en 2017.

El notable crecimiento de las exportaciones de China a México desde 2017 refleja en parte el interés de las empresas chinas de eludir los elevados aranceles que enfrentan desde 2018 en los Estados Unidos. Según un estudio del banco de inversión UBS, la mitad del crecimiento de las importaciones mexicanas desde China a partir de 2017 puede atribuirse a la triangulación de bienes intermedios que tienen como destino final los Estados Unidos. La otra mitad se explicaría principalmente por el aumento de la participación de los vehículos chinos en el mercado mexicano (*La Jornada*, 2024). De modo similar, el considerable aumento de las exportaciones chinas a países como Malasia, Tailandia, Viet Nam e Indonesia puede ser indicativo de un mayor uso de insumos chinos en las exportaciones de manufacturas de esos países hacia los Estados Unidos, ya sea por parte de empresas locales o de empresas chinas con presencia en ellos (Alfaro y Chor, 2023; Hoang y Lewis, 2024).

F. El comercio exterior de la región muestra signos de una leve recuperación

1. Panorama general

Durante el primer semestre de 2024, el comercio exterior de bienes y servicios de la región mostró un mayor dinamismo que en la primera mitad de 2023 (véase el cuadro I.4). En términos de valor, el crecimiento interanual de las exportaciones fue mayor que el de las importaciones (5% y 1%, respectivamente). A su vez, las exportaciones de servicios crecieron mucho más que las de bienes (11% y 4%, respectivamente). En el caso de las exportaciones de bienes, durante el primer semestre de 2024 hubo una mayor expansión en los sectores primarios, cuyos envíos crecieron a tasas de dos dígitos. En contraste, las exportaciones de manufacturas mostraron un estancamiento que se mantiene desde la primera mitad de 2023.

Cuadro I.4
América Latina y el Caribe[a]: variación interanual del valor del comercio de bienes y servicios según grandes sectores, primer semestre de 2021 a primer semestre de 2024
(En porcentajes)

		Enero a junio de 2021	Enero a junio de 2022	Enero a junio de 2023	Enero a junio de 2024
Exportaciones	**Bienes y servicios**	**27**	**24**	**1**	**5**
	Bienes	**31**	**22**	**-1**	**4**
	Productos agrícolas y agropecuarios	10	28	-5	11
	Minería y petróleo	55	17	-4	11
	Manufacturas	29	22	1	0
	Servicios	**2**	**45**	**18**	**11**
	Transporte	10	35	8	11
	Viajes	-16	114	31	13
	Otros servicios	9	15	11	9
Importaciones	**Bienes y servicios**	**28**	**33**	**-3**	**1**
	Bienes	**31**	**31**	**-5**	**1**
	Bienes de capital	21	19	6	4
	Insumos intermedios	33	25	-5	1
	Bienes de consumo	27	28	1	7
	Combustibles	45	85	-19	-13
	Servicios	**10**	**43**	**4**	**1**
	Transporte	48	54	-13	-3
	Viajes	-39	152	35	10
	Otros servicios	5	21	9	-1

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 el caso del comercio de bienes, se incluye información de 31 países (todos los países de la región excepto Cuba y Haití). En el caso de los servicios, se contó con información de 30 países (todos los países de la región excepto Belice, Cuba y Venezuela (República Bolivariana de)). En los casos de Guyana, Haití, Jamaica, Nicaragua, Suriname y Trinidad y Tabago, se realizaron estimaciones para el segundo trimestre de 2024.

El dinamismo de las exportaciones regionales de bienes durante el primer semestre de 2024 se debe principalmente al aumento del volumen exportado de productos básicos como petróleo, cobre, oro y diversos productos agrícolas, lo que en el caso de estos últimos obedece en gran medida a la recuperación de las cosechas tras la sequía que afectó en 2023 a la Argentina, el Uruguay y otros países.

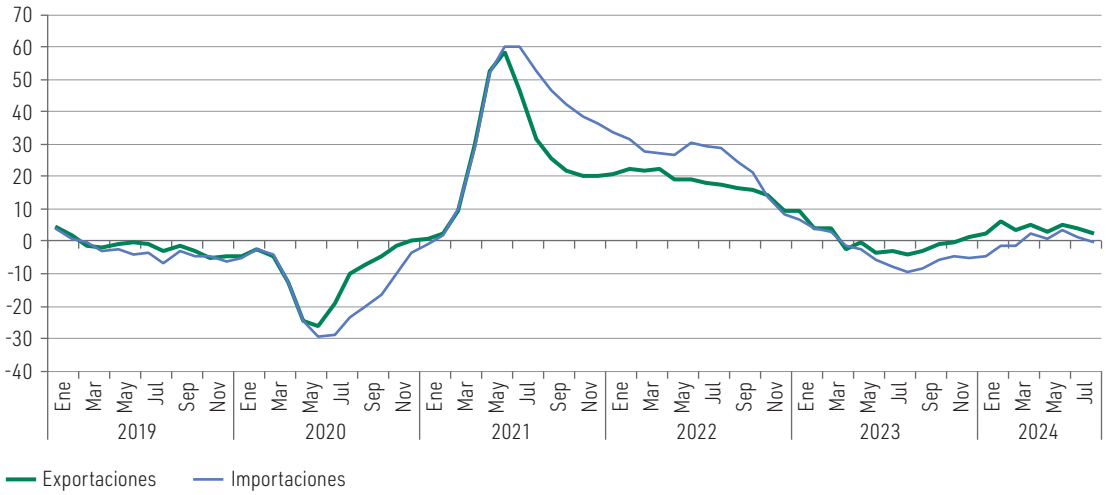
Por su parte, las importaciones regionales de bienes y servicios crecieron solo un 1% en el primer semestre de 2024. Ello evidencia la debilidad de la demanda en un contexto de crecimiento persistentemente bajo, en el que se estima que el producto regional se expandirá solo un 1,8% en 2024 (CEPAL, 2024). Las compras externas de combustibles se contrajeron un 13%, a lo que se suma el virtual estancamiento de las importaciones de bienes intermedios. Como resultado de la baja demanda de importaciones de bienes, las importaciones de servicios de transporte también se contrajeron durante el primer semestre, una caída que fue compensada por el crecimiento de las importaciones de viajes (10%). Las importaciones de otros servicios cayeron un 1%.

El comercio regional de bienes y el de servicios muestran trayectorias similares en los últimos años. Ambos sufrieron una profunda contracción a causa de la pandemia de COVID-19, seguida por un considerable rebote estadístico y posteriormente una prolongada desaceleración que se extendió hasta el segundo semestre de 2023. Finalmente, a partir del segundo trimestre de 2024 su evolución toma una forma similar a una meseta (véase el gráfico I.24). En ambos casos se destaca el escaso dinamismo que vienen presentando las importaciones, como consecuencia del bajo crecimiento económico de la región.

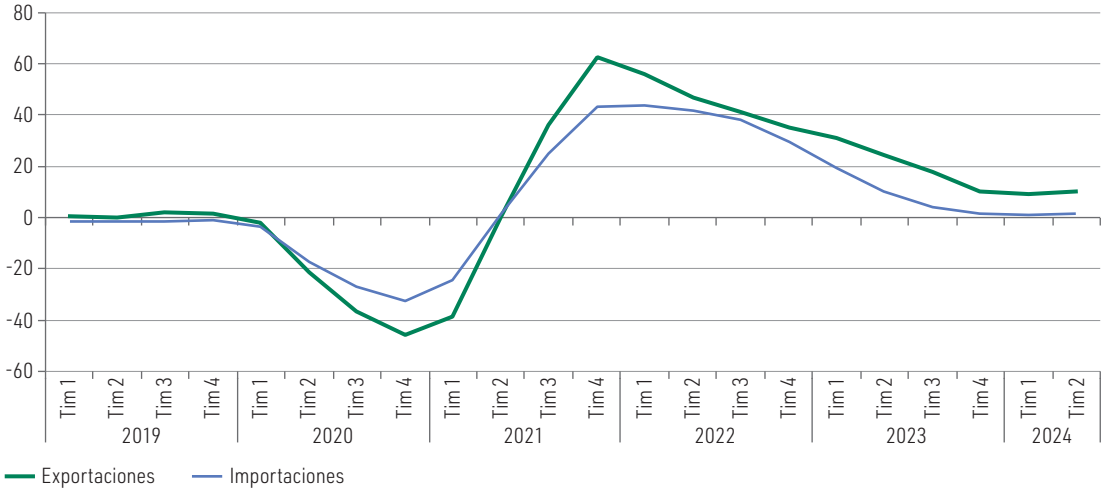
Al examinar la evolución en el primer semestre de 2024 de las exportaciones regionales de bienes por sectores y agrupaciones subregionales se confirma que, en general, los sectores primarios han sido los más dinámicos. Por ejemplo, las exportaciones del sector de agricultura, caza y pesca crecieron a tasas interanuales de dos dígitos en el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), la Comunidad Andina (CAN) y la Alianza del Pacífico, al igual que las del sector de petróleo y minería del MERCOSUR, el Mercado Común Centroamericano (MCCA) y el Caribe (véase el cuadro I.5). En contraste, queda en evidencia el magro desempeño de diversos sectores de insumos intermedios y bienes de capital. Este es el caso principalmente de los sectores de minerales no metálicos, metales y productos derivados, textiles, confecciones y calzado, y caucho y plástico, cuyos envíos registraron caídas o crecieron menos del 1% en la mayoría de las subregiones. Por su parte, las exportaciones de servicios crecieron a tasas de dos dígitos en la mayoría de los casos.

Gráfico I.24
América Latina y el Caribe: variación interanual del valor del comercio de bienes y de servicios, trimestres móviles, 2019-2024
(En porcentajes)

A. Bienes (enero de 2019 a agosto de 2024)



B. Servicios (primer trimestre de 2019 a segundo trimestre de 2024)



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.5

América Latina y el Caribe y agrupaciones seleccionadas: variación interanual de las exportaciones de bienes y de servicios, por grandes sectores, primer semestre de 2024

(En porcentajes)

	Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	Comunidad Andina (CAN)	Alianza del Pacífico	Mercado Común Centroamericano (MCCA)	El Caribe	América Latina y el Caribe
Bienes	**5**	**3**	**2**	**-5**	**32**	**4**
Agricultura, caza y pesca	13	15	10	-14	-7	10
Petróleo y minería	37	0	7	14	64	19
Alimentos, bebidas y tabaco	6	-10	0	-6	-6	2
Textiles, confecciones y calzado	-5	-6	-6	-6	-17	-6
Madera y papel	11	-8	3	-8	28	7
Química y petroquímica	26	9	-19	-1	-2	5
Medicamentos	-12	-3	3	9	-16	-5
Caucho y plástico	-6	3	3	2	3	1
Minerales no metálicos	-4	-3	-5	2	-20	-4
Metales y productos derivados	-15	-11	-8	-9	-14	-11
Maquinarias y equipo	-10	24	12	5	-3	9
Maquinarias y equipo eléctrico	1	3	0	-3	0	0
Equipo médico y de precisión	6	6	4	6	22	5
Autos y autopartes	-20	23	9	-7	109	4
Otras manufacturas	-61	0	-1	-11	-3	-35
Servicios	**8**	**13**	**12**	**11**	**13**	**11**
Transporte	18	12	19	-1	32	14
Viajes	14	14	11	25	8	13
Construcción	10	-35	-35	0	-50	1
Servicios de seguro y pensiones	-26	20	-5	18	11	-7
Servicios financieros	34	13	16	-8	34	14

	Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	Comunidad Andina (CAN)	Alianza del Pacífico	Mercado Común Centroamericano (MCCA)	El Caribe	América Latina y el Caribe
Cargos por el uso de la propiedad intelectual	-6	29	20	0	0	3
Telecomunicaciones y servicios de información	3	22	16	17	47	10
Otros servicios empresariales	4	14	12	14	12	8
Servicios personales, culturales y recreacionales	9	51	28	20	0	14
Bienes y servicios de gobierno	-4	13	8	1	5	3
Servicios relacionados con los bienes	40	-51	46	2	-4	17
Bienes y servicios	**6**	**3**	**4**	**3**	**18**	**5**

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

2. Evolución reciente y perspectivas de los precios del comercio exterior de la región

En el período enero-agosto de 2024, el índice de precios de los principales productos básicos que la región exporta cayó un 2,1% en términos interanuales. Pese a ello, su evolución reciente muestra una mejora respecto del mismo período de 2023, cuando registró una contracción interanual del 14,0% (véase el cuadro I.6). De los 23 productos incluidos en el índice, 9 mostraron alzas de precios en relación con los valores del mismo período de 2023. Algunas de las mayores alzas se registraron en el grupo de los minerales y metales. Por ejemplo, el precio del oro registró un aumento del 14,0% debido a su alta demanda como reserva de valor frente a la inflación y la incertidumbre económica y geopolítica mundial (Kane, 2024). También han aumentado los precios del cobre y el estaño, como consecuencia de choques de oferta: la huelga de trabajadores en la mina de cobre La Escondida en Chile, a mediados de agosto, y diversas perturbaciones que han afectado la minería del estaño en Myanmar, Indonesia y la República Democrática del Congo (Becedas, 2024). Adicionalmente, existe una alta demanda por estos y otros metales asociada a la electromovilidad (Hook, Dempsey y Nugent, 2024). En este contexto, se proyecta un aumento anual de los precios de los minerales y metales del 6,5% en 2024.

Hasta agosto de 2024, el precio del petróleo crudo presentaba un crecimiento del 3,8%, en tanto que el de sus derivados, principalmente gasolina y diésel, mostraba una caída del 5,0%. Dada la incertidumbre por una posible desaceleración del crecimiento mundial, los precios del petróleo se mostraron más volátiles durante la primera quincena de septiembre, y se espera que se ubiquen entre 65 y 75 dólares por barril hacia fines de 2024. Sobre la base de ese escenario, se proyecta que el índice de precios de las exportaciones de energía cierre el año con una caída promedio del 3,9%, principalmente debido a las nuevas bajas de precio esperadas para el petróleo[8] y a la continua disminución de los precios del gas y el carbón.

[8] Al momento de concluirse este informe (septiembre de 2024), la tendencia de largo plazo del precio del petróleo era a la baja. Si bien el agravamiento de las tensiones en Oriente Medio desde entonces ha producido leves aumentos del precio, se proyecta que el precio promedio en 2024 sea más bajo que el promedio de 2023.

Cuadro I.6
América Latina y el Caribe: variación interanual de los índices de precios de los principales productos básicos exportados, enero-agosto de 2023 y de 2024 y variación proyectada para 2024
(En porcentajes)

	Participación en las exportaciones totales de bienes (2023)	Variación interanual		Variación proyectada 2024[a]
		Enero a agosto de 2023	Enero a agosto de 2024	
Todos los productos básicos	**40,0**	**-14,0**	**-2,1**	**-2,9**
Energía	**12,9**	**-24,2**	**0,1**	**-3,9**
Petróleo	9,9	-23,8	3,8	-2,0
Derivados de petróleo	2,2	-15,2	-5,0	-7,9
Gas natural	0,2	-62,6	-14,6	-15,0
Carbón	0,8	-42,2	-28,8	-20,9
Minerales y metales	**12,2**	**-10,2**	**4,6**	**6,5**
Otros minerales y metales	1,1	-17,1	-0,3	4,5
Cobre	6,2	-10,7	4,5	7,9
Oro	1,8	3,2	14,0	19,0
Hierro	2,2	-15,0	-0,7	-7,4
Aluminio	0,1	-23,8	1,1	5,1
Plata	0,2	-8,4	7,9	13,7
Níquel	0.0	-13,1	-27,7	-20,4
Estaño	0,1	-34,4	11,3	17,7
Carbonato de litio	0,4	35,2	-71,6	-65,6
Productos agrícolas y agropecuarios	**14,9**	**-8,3**	**-9,5**	**-9,5**
Aceite de soja	1,8	-33,8	-14,5	-12,0
Banano	0,6	17,1	-13,8	-17,8
Carne bovina	1,4	-17,2	18,7	21,1
Soja	4,6	-10,6	-21,8	-23,5
Café	1,1	-12,4	28,0	33,5
Azúcar	1,0	19,0	-7,9	-12,9
Harina de pescado	0,1	15,5	-3,3	-4,3
Maíz	1,6	-15,1	-30,2	-26,0
Camarones y otros crustáceos	0,8	-27,9	-19,1	-14,1
Arroz	0,2	19,0	19,2	12,0

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

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

El índice de precios de los productos agrícolas y agropecuarios tuvo una caída promedio del 9,5% en el período que va de enero a agosto de 2024. Las mayores caídas se produjeron en los casos del maíz (-30,2%), el poroto de soja (-21,8%), los camarones (-19,1%) y el aceite de soja (-14,5%). No

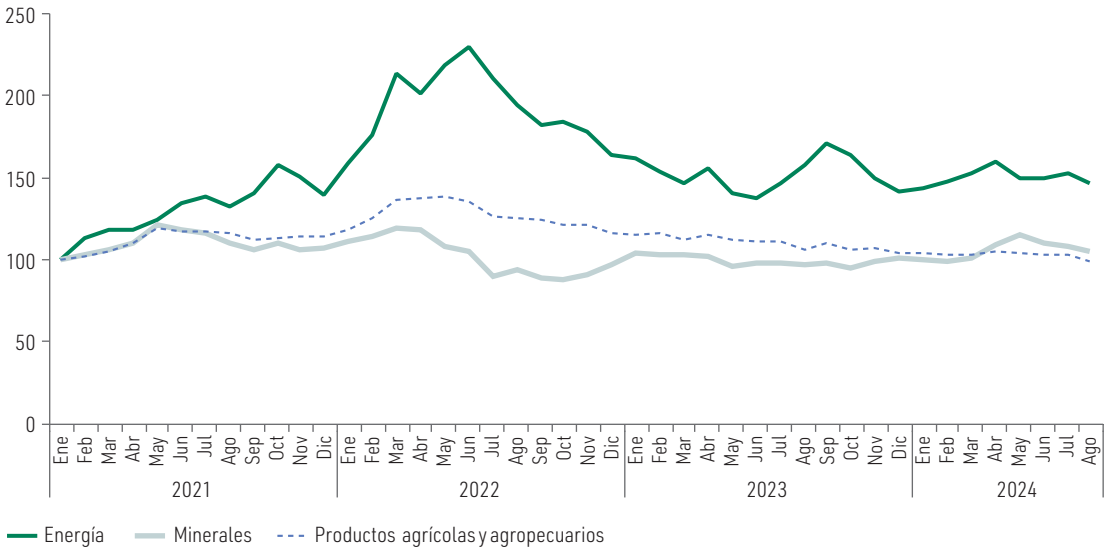
se proyecta una recuperación de los precios de los productos agropecuarios hacia fines de 2024, dado que los precios de los futuros se mantienen débiles y con tendencia a la caída. En efecto, a las buenas cosechas y los aumentos de oferta de algunos productos como la soja, la colza y la carne se suma la reducción de las importaciones de carne y otros productos agrícolas por parte de China (Depares, 2024; Kenner y otros, 2024). De este modo, se proyecta una caída anual del índice de precios de los productos agrícolas y agropecuarios del 9,5%.

Una categoría cuyo seguimiento es crucial porque agrupa productos que son insumos importantes en la producción de alimentos es la de los fertilizantes. En general, salvo el caso de la roca fosfórica, sus precios se han reducido notablemente desde los niveles máximos que alcanzaron en el primer semestre de 2022 a raíz del inicio de la guerra en Ucrania. Sin embargo, los precios de los fertilizantes se mantienen en niveles similares al promedio de 2019, lo que todavía los ubica en valores históricamente altos.

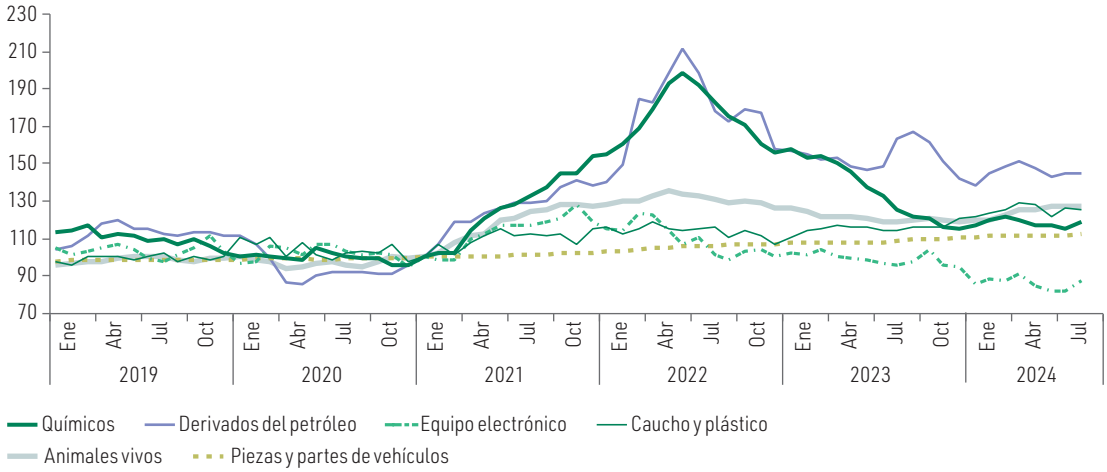
En cuanto a los precios de los productos importados, el cálculo de índices de precios de los principales grupos de productos que la región importa (40% del total) para el período enero-agosto, permite constatar una disminución interanual promedio del 5% y caídas mayores en los casos del equipo electrónico (-14%), los químicos (-13%) y los derivados del petróleo (-6%) (véase el gráfico I.25B). La explicación de la caída de los precios de las importaciones regionales radica en gran medida en que los precios de las exportaciones de China han venido disminuyendo en el último tiempo, con lo que se ha producido una verdadera deflación de un grupo importante de productos en la economía mundial (véase el recuadro I.2). El Índice sintético calculado para las importaciones de América Latina sigue la misma tendencia que el calculado para las importaciones de los Estados Unidos desde China (véase el gráfico I.25D).

Gráfico I.25
América Latina y el Caribe: índices de precios de grupos seleccionados de productos exportados e importados, enero de 2021 a agosto de 2024
(Enero de 2021 = 100)

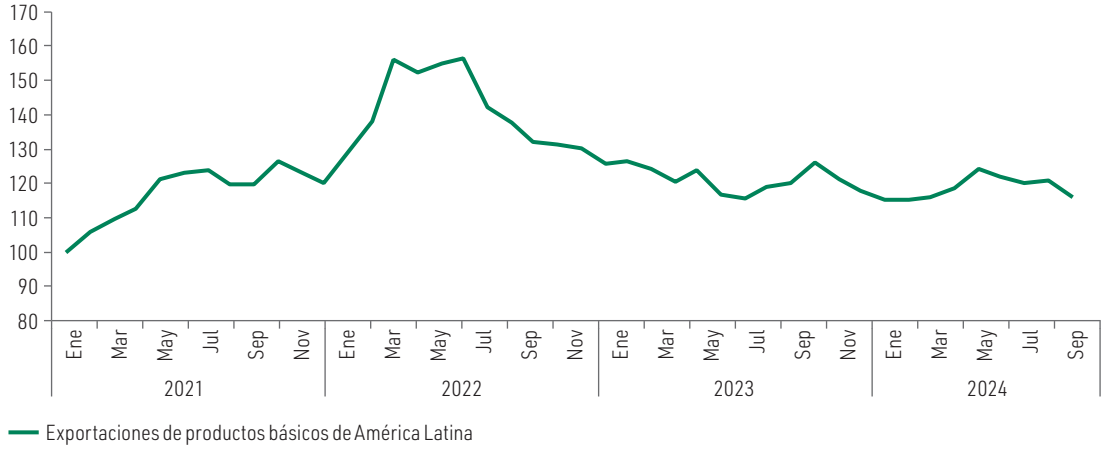
A. Exportaciones (principales grupos)



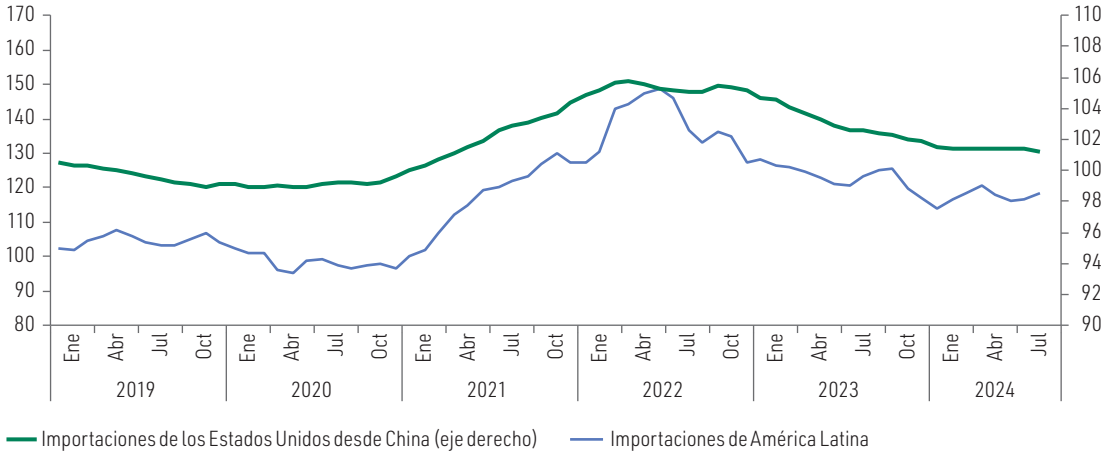
B. Importaciones (principales grupos)



C. Exportaciones (índice sintético)



D. Importaciones (índice sintético)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Banco Mundial, base de datos Commodity Markets [en línea] https://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets y Bloomberg, para las exportaciones; Reserva Federal de Saint Louis [en línea] https://fred.stlouisfed.org/series/CHNTOT, Ministerio de Desarrollo, Industria, Comercio y Servicios del Brasil, Banco Central de Chile y Banco de México, para la importaciones.

Recuadro I.2

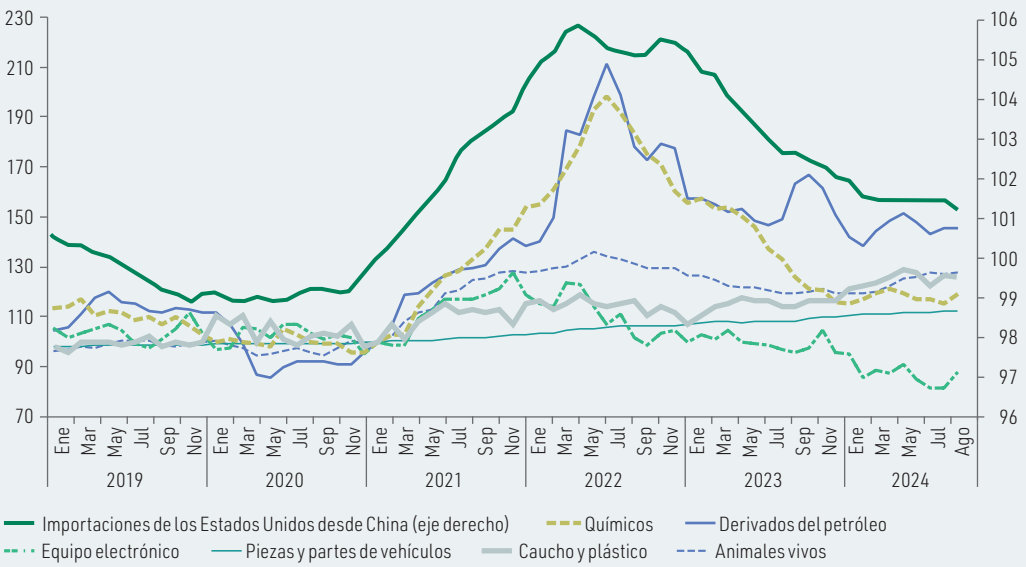
El posible efecto de los precios de las exportaciones de China en América Latina y el Caribe

Entre mayo y diciembre de 2023, el índice de precios de las exportaciones de China cayó un 6% y presentó bajas por sobre el 10% en el caso de los químicos, los metales básicos y la maquinaria y equipo. En el período enero-junio de 2024, el índice de precios de las exportaciones siguió cayendo (-7,4%) y se ubicó muy por debajo del promedio de los precios de las exportaciones de los Estados Unidos (que presentó una variación del -1%), el Japón (-2,8%) y la Unión Europea (donde el precio de las exportaciones presentó un alza del 0,7% en el mismo período). Esta caída de los precios es un fenómeno que ya tuvo lugar en 2023, cuando en el primer trimestre los precios de las exportaciones de China cayeron un 18% (Ng, 2023), aunque ese proceso se atenuó hacia fines del año. En lo que va de 2024, los precios han seguido cayendo de manera paulatina.

El hecho de que China se haya consolidado como un productor a gran escala le ha permitido reducir los costos de producción, con lo que ha podido influir en los precios que ofrece en el comercio internacional. De persistir este fenómeno de bajos precios, China podría llegar a exportar deflación en los mercados internacionales de manufacturas. Las cifras muestran ya una disminución de los precios de importación en varios sectores económicos, especialmente en América del Sur, donde en algunos países la proporción de importaciones de origen chino es de alrededor del 20% (Brasil, Chile, Ecuador y Perú). Sobre la base de información de los institutos de estadística y bancos centrales de los países de la región e información sobre la estructura de sus importaciones, se recopilaron índices de precios de las importaciones para aproximadamente el 40% de los principales productos de importación de la región, desde enero de 2019. Las series de los principales grupos de productos presentan fuertes caídas (del 14% en el caso del equipo electrónico, el 13% en los químicos y el 6% en los derivados del petróleo). El índice construido para el conjunto de los productos seleccionados presentó una caída del 6% en el período enero-agosto de 2024 en relación con el mismo período de 2023. En el mismo período, el precio de las importaciones totales de los Estados Unidos de origen chino cayó un 2% (véase el gráfico).

América Latina y el Caribe: evolución de los índices de precios de las importaciones de sectores seleccionados, enero de 2019 a agosto de 2024

(Enero de 2021 = 100)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Reserva Federal de Saint Louis, información de índices de precios sectoriales para las importaciones de bienes [en línea] https://fred.stlouisfed.org/series/CHNTOT; Ministerio de Desarrollo, Industria, Comercio y Servicios del Brasil [en línea] https://balanca.economia.gov.br/balanca/IPQ/index.html; Banco Central de Chile [en línea] https://www.bcentral.cl/contenido/-/detalle/indicadores-de-comercio-exterior-segundo-trimestre-2024, y Banco de México [en línea] https://www.banxico.org.mx/SieInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?accion=consultarCuadro&idCuadro=CE187&locale=es.

Aunque la deflación de los precios de las importaciones es una buena noticia para las empresas que requieren insumos intermedios importados para sus operaciones, también podría plantear dificultades a los productores de bienes similares de la región, sobre todo en sectores sensibles, como el siderúrgico, el de textiles y calzado, y el de productos químicos. Por ejemplo, durante el primer semestre de 2024 el Brasil, Chile y México aplicaron sobretasas a las importaciones de acero chino para hacer frente a la competencia con su producción local y recientemente, en Chile, se tomó la decisión de cerrar las operaciones de la Siderúrgica Huachipato, una empresa emblemática del país. Asimismo, México inició una investigación *antidumping* respecto de las importaciones de calzado desde China (SEGOB, 2024).

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de A. Dieppe, I. Frankovic y M. Liu, "China exports and spillover disinflation: Three scenarios", CEPR, 2024 [en línea] https://cepr.org/voxeu/columns/china-exports-and-spillover-disinflation-three-scenarios y T. Orlova, *The Latest Export from China is Deflation*, Oxford Economics, 2024 [en línea] https://www.oxfordeconomics.com/resource/the-latest-export-from-china-is-deflation/; y Secretaría de Gobernación (SEGOB), "Resolución por la que se acepta la solicitud de parte interesada y se declara el inicio del procedimiento administrativo de investigación antidumping sobre las importaciones de clavos de acero en rollo para pistola originarias de la República Popular China, independientemente del país de procedencia", *Diario Oficial de la Federación*, 18 de septiembre de 2024.

Para todo el año, se proyecta que el índice de precios de los productos básicos de exportación de América Latina y el Caribe tenga una caída del 2,9%, sin que al momento de concluir este informe (septiembre de 2024) se vislumbre una recuperación durante 2025. Se espera que los mercados de productos básicos muestren una alta volatilidad durante el segundo semestre de 2024 y que sus precios respondan más a posibles perturbaciones de oferta que a aumentos de la demanda, dadas las bajas expectativas de crecimiento de la economía mundial (y, particularmente, la incertidumbre respecto del nivel de actividad económica en China, principal mercado de las exportaciones regionales de productos básicos). En cuanto al índice de precios de las importaciones, se proyecta una baja promedio de un 6%. Aunque los índices sintéticos calculados solo abarcan el 40% del comercio regional, son un buen predictor de la mejora de los términos de intercambio durante 2024 (véase la sección F.5 de este capítulo). Dado el gran peso de China en las exportaciones manufactureras mundiales, se espera que los precios de importación de las manufacturas se mantengan bajos en 2025.

3. Análisis del desempeño comercial por países

Los datos del comercio de bienes por países para el período enero-junio de 2024 muestran, por el lado de las exportaciones, una expansión en América del Sur, el Caribe y México, y una caída en Centroamérica. El Estado Plurinacional de Bolivia y Colombia son los únicos países sudamericanos que presentaron caídas del valor de sus exportaciones de bienes, resultado que estuvo influido por la notoria caída de los precios del gas y del carbón, respectivamente (véase el cuadro I.7). En ambos países, especialmente en el caso del Estado Plurinacional de Bolivia, también disminuyó el volumen exportado.

En Centroamérica, solo Costa Rica registró un aumento de sus exportaciones de bienes en el primer semestre de 2024 (7%). En dicha alza influyó el gran dinamismo de las exportaciones de equipo médico, que aumentaron un 42%, y en menor medida de las exportaciones agrícolas y agroindustriales, que se expandieron a tasas de alrededor del 13% y el 5%, respectivamente (PROCOMER/Ministerio de Comercio Exterior, 2024). Esta situación contrasta con las caídas observadas en el resto de los países centroamericanos. La mayor contracción se produjo en Panamá (-74%), un resultado fuertemente influido por el cierre de la mina Cobre Panamá y la consecuente interrupción de las exportaciones de cobre.

Cuadro I.7
América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones e importaciones de bienes, primer semestre de 2023 y de 2024
(En porcentajes)

	Exportaciones		Importaciones	
	Enero a junio de 2023	Enero a junio de 2024	Enero a junio de 2023	Enero a junio de 2024
América Latina y el Caribe	**-1**	**4**	**-5**	**1**
América del Sur	**-5**	**4**	**-11**	**-3**
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	**-4**	**5**	**-7**	**-2**
Argentina	-26	14	-8	-27
Brasil	1	1	-7	4
Paraguay	18	1	1	11
Uruguay	-21	5	2	-5
Venezuela (República Bolivariana de)	86	140	-26	42
Comunidad Andina (CAN)	**-9**	**3**	**-14**	**-3**
Bolivia (Estado Plurinacional de)	-22	-22	-1	-15
Colombia	-14	-2	-17	-4
Ecuador	-10	12	-8	-6
Perú	-2	7	-15	1
Alianza del Pacífico	**2**	**2**	**-4**	**1**
Chile	-1	1	-18	-5
México	4	3	2	2
Centroamérica	**2**	**-5**	**-6**	**4**
Costa Rica	22	7	11	6
El Salvador	-7	-7	-10	1
Guatemala	-8	-1	-7	6
Honduras	-6	-5	-9	3
Nicaragua	3	0	0	13
Panamá (no incluye la Zona Libre de Colón)	-7	-74	43	-6
Panamá (incluye la Zona Libre de Colón)	15	-26	16	-9
El Caribe	**-6**	**19**	**-8**	**0**
Cuba	9	-23	-35	2
República Dominicana	-3	3	-4	2
Comunidad del Caribe (CARICOM)	**-7**	**28**	**-8**	**-1**
Bahamas	28	-67	29	-2
Barbados	41	-6	-3	1
Belice	-24	-5	13	2
Guyana	39	68	-23	-13
Haití	-22	7	-46	-21
Jamaica	-35	2	-10	-2
Suriname	-13	39	9	-21
Trinidad y Tabago	-24	-4	-18	19
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECO)	**3**	**7**	**7**	**2**
Antigua y Barbuda	0	76	5	1
Dominica	-25	-26	27	-14
Granada	0	-13	4	-6
Saint Kitts y Nevis	-10	-19	4	-14
San Vicente y las Granadinas	-7	-10	0	24
Santa Lucía	30	18	11	8

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

En Honduras, las exportaciones de bienes cayeron un 5% debido a la contracción de los volúmenes exportados de café (-10%), aceite de palma (-34%), banano (-9%) y productos textiles (-70%) (Banco Central de Honduras, 2024). En Guatemala, disminuyeron las exportaciones agrícolas, agropecuarias y de alimentos, al igual que en El Salvador. En este país, cayeron además las exportaciones de manufacturas, un 3,1%, especialmente las de textiles y confecciones, cuyos volúmenes exportados disminuyeron entre un 6% y un 30%. Las exportaciones de Nicaragua presentaron una variación nula, como resultado de una combinación de disminuciones de los volúmenes exportados de productos como los textiles (-2%), el café (-23%), los arneses para la industria automotriz (-16%) y los lácteos (-5%) y aumentos de los precios del oro (15%), la plata (11%) y la carne bovina (11%) (MIFIC, 2024).

Los países que presentaron las mayores tasas de expansión del valor exportado durante el primer semestre de 2024 fueron Guyana, Venezuela (República Bolivariana de) y Suriname. En los tres casos, los aumentos de los volúmenes exportados, especialmente de petróleo crudo, son la principal causa de las alzas. En Guyana, las ventas al exterior de petróleo crudo, principal producto de exportación del país (84%), registraron una expansión de más del 60%, que compensó la disminución del volumen exportado de oro, bauxita y madera. En la República Bolivariana de Venezuela, el aumento de las exportaciones obedeció al otorgamiento de licencias por parte del Gobierno estadounidense a empresas extranjeras para operar en ese país y exportar petróleo a los Estados Unidos.

Entre los países del MERCOSUR, la Argentina y el Uruguay mostraron el mejor desempeño exportador. Esto se explica principalmente por el considerable aumento del volumen de sus exportaciones agropecuarias, como resultado de la recuperación de la sequía que los afectó en 2023. En la Argentina, se registraron aumentos del volumen exportado de soja, maíz y trigo de entre un 70% y un 100%, que compensaron las fuertes caídas de sus precios (INDEC, 2024). En el caso del Brasil, las mayores alzas del volumen exportado correspondieron al algodón (228%), el café (54%), la carne bovina (29%) y el petróleo crudo (29%), y permitieron compensar las notorias caídas de los precios de la soja (-18%), la carne bovina (-8%) y los productos de hierro (-10%).

En cuanto a la Comunidad Andina, en el Ecuador y el Perú se produjeron tasas de crecimiento de las exportaciones superiores al promedio regional. En el Ecuador, el aumento del volumen de las exportaciones de petróleo (27%), enlatados de pescado (20%) y cacao (21%) compensó con creces la caída del volumen exportado y de los precios del banano. El Perú, por su parte, se vio beneficiado por el aumento de los precios del oro y la plata, así como por el aumento del volumen exportado de cobre y otros minerales, además del alza del valor exportado de frutas y vegetales.

Las exportaciones de México y de Chile presentaron tasas de crecimiento positivas en el primer semestre de 2024 (del 3% y el 1%, respectivamente), pero inferiores al promedio regional. Hasta junio, las exportaciones de México a los Estados Unidos se expandieron un 3,8%, impulsadas por el dinamismo de las exportaciones automotrices, que crecieron un 9,3%. Sin embargo, los envíos hacia el resto del mundo registraron caídas, sobre todo los destinados a la Unión Europea (-8%) y China (-9%). Asimismo, las exportaciones petroleras cayeron un 5,7% (INEGI, 2024). En el caso de Chile, el bajo dinamismo de las exportaciones en el primer semestre de 2024 obedece a la marcada reducción de los embarques de productos industriales (-9,5%), litio (-41,8%), cátodos de cobre (-1,1%) y cobre no concentrado (-25%). Estas caídas fueron compensadas por el aumento de las exportaciones de concentrados de cobre, frutas y algunos alimentos (SUBREI, 2024).

En el Caribe, Barbados, Belice y Trinidad y Tabago registraron caídas de sus exportaciones totales de bienes de entre un 4% y un 6%. Mientras que en Barbados y Belice las mayores caídas correspondieron a productos agrícolas y agroalimentarios, en el caso de Trinidad y Tabago el principal factor que incidió en ese resultado fue la disminución de las exportaciones de petróleo, gas y abonos.

Las exportaciones regionales de servicios presentaron un crecimiento mucho mayor que las de bienes en el primer semestre de 2024. Salvo las Bahamas, el Ecuador y Haití, todos los demás países registraron aumentos en sus exportaciones de servicios (véase el cuadro I.8). Este buen desempeño general se debe principalmente al dinamismo de los servicios de transporte y los viajes. Durante el

primer trimestre de 2024, en comparación con el mismo trimestre de 2023, las llegadas de turistas internacionales aumentaron un 8,9% en el Caribe, un 19,1% en Centroamérica, un 11,6% en América del Sur y un 6,9% en México (OMT, 2024).

Cuadro I.8
América Latina y el Caribe (30 países): variación interanual del valor de las exportaciones e importaciones de servicios, primer semestre de 2023 y de 2024
(En porcentajes)

	Exportaciones		Importaciones	
	Enero a junio de 2023	Enero a junio de 2024	Enero a junio de 2023	Enero a junio de 2024
América Latina y el Caribe	**16**	**11**	**4**	**1**
América del Sur	**15**	**9**	**0**	**3**
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	**14**	**8**	**4**	**4**
Argentina	20	1	16	-13
Brasil	11	11	1	9
Paraguay	30	4	6	-7
Uruguay	25	0	12	-3
Comunidad Andina (CAN)	**15**	**13**	**-5**	**3**
Bolivia (Estado Plurinacional de)	31	15	-2	-7
Colombia	14	13	-8	4
Ecuador	13	-8	-6	2
Perú	16	24	-2	2
Alianza del Pacífico	**17**	**12**	**8**	**-6**
Chile	27	11	-10	0
México	16	11	22	-11
Centroamérica	**15**	**13**	**-3**	**10**
Costa Rica	21	14	3	20
El Salvador	7	41	-9	12
Guatemala	12	14	0	21
Honduras	23	1	-11	3
Nicaragua[a]	-11	6	-1	2
Panamá	14	5	-4	-1
El Caribe	**19**	**11**	**-7**	**7**
República Dominicana[a]	15	17	-6	-3
Comunidad del Caribe (CARICOM)	**25**	**9**	**-8**	**12**
Bahamas[a]	27	-20	14	-37
Belice	9	14	-18	14
Guyana	70	...	12	51
Haití[b]	-11	-12	-79	-88
Jamaica	23	14	9	4
Suriname	19	17	-7	52
Trinidad y Tabago	48	15	-45	-5
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECO)	**19**	**5**	**3**	**5**
Antigua y Barbuda	11	5	5	6
Dominica	11	10	8	4
Granada	-7	3	5	5
Saint Kitts y Nevis	68	1	9	3
San Vicente y las Granadinas	48	2	11	4
Santa Lucía	23	5	-6	8

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de los bancos centrales, servicios de aduana e institutos de estadística de los países de la región.
[a] Incluye estimaciones del comercio de servicios para el segundo trimestre de 2024.
[b] Incluye estimaciones para el primer semestre de 2024.

En la región, la expansión de las importaciones de servicios (1%) fue mucho menor que la de las exportaciones (11%) en el primer semestre de 2024, lo que pone en evidencia la debilidad de la demanda regional. En la Argentina, las Bahamas, Bolivia (Estado Plurinacional de), Haití, México, el Paraguay y la República Dominicana las importaciones de servicios registraron variaciones negativas.

4. Análisis del desempeño comercial por principales socios

Entre enero y junio de 2024, la variación de los flujos comerciales de bienes de la región según grandes socios mostró un patrón similar a la de los flujos totales, esto es, alzas de las exportaciones y caídas o aumentos leves de las importaciones (salvo de las originarias de China, segundo socio comercial de la región, que presentaron un notorio crecimiento) (véase el cuadro I.9). Las exportaciones hacia los Estados Unidos, primer socio comercial de la región, registraron el mayor aumento (5%), seguidas de las dirigidas a otras economías de Asia (5%), China (4%) y la Unión Europea (1%). En contraste, las importaciones desde los Estados Unidos cayeron un 3% y las procedentes de la Unión Europea se mantuvieron sin variación. Estos resultados contrastan con la expansión del 7% de las importaciones desde Asia, impulsadas por las compras procedentes de China (10%). Durante el período sobresale también el desplome del comercio intrarregional. La región acumula más de 12 meses con tasas negativas de crecimiento de su comercio intrarregional (véase el gráfico I.26).

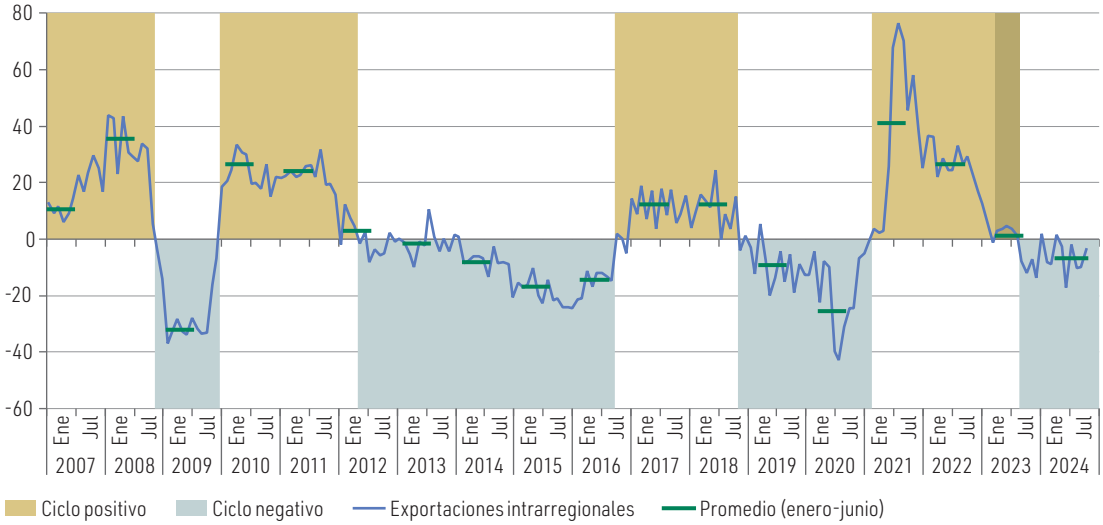
En el pasado reciente, la región ha atravesado otros tres episodios de profundas caídas del comercio intrarregional. El primero ocurrió durante la crisis financiera mundial, en el bienio 2008-2009. Tras un rebote en 2010 y 2011, se inició un segundo período, que se extendió por todo el quinquenio que va de 2012 a 2016. Después de una breve recuperación, el comercio intrarregional volvió a caer entre fines de 2018 y fines de 2020, en un contexto de debilidad del comercio mundial que se profundizó debido a la pandemia de COVID-19. Nuevamente, tras el rebote posterior a ese episodio, los flujos comerciales intrarregionales han seguido disminuyendo. La debilidad del comercio intrarregional ha estado fuertemente determinada por el escaso crecimiento de la economía regional, que en promedio fue de solo un 0,9% anual entre 2014 y 2023.

Cuadro I.9
América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones e importaciones de bienes, por principales socios, primer semestre de 2022, 2023 y 2024
(En porcentajes)

	Exportaciones			Importaciones		
	Enero a junio de 2022	Enero a junio de 2023	Enero a junio de 2024	Enero a junio de 2022	Enero a junio de 2023	Enero a junio de 2024
Mundo	20	-1	4	29	-5	1
Estados Unidos	22	5	5	32	-6	-3
Unión Europea	20	2	1	15	9	0
Asia	9	-3	4	24	-7	7
China	5	3	4	29	-10	10
Otras economías de Asia	17	-11	5	16	-1	2
América Latina y el Caribe	27	0	-7	32	-1	-5

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

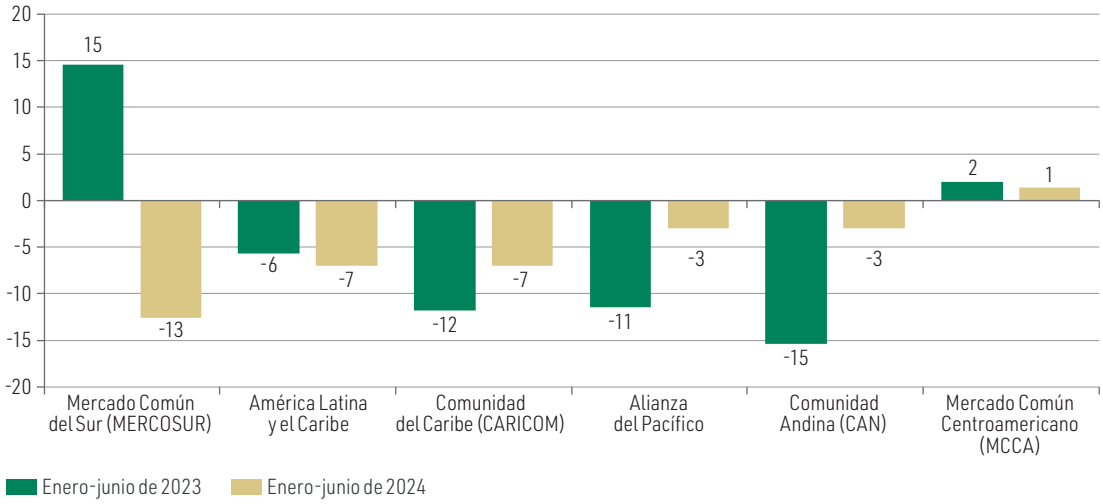
Gráfico I.26
América Latina y el Caribe: variación interanual del valor de las exportaciones intrarregionales de bienes, enero de 2007 a julio de 2024
(En porcentajes)



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

La caída del comercio intrarregional en el primer semestre de 2024 se reprodujo en los intercambios dentro de todos los principales mecanismos subregionales de integración, excepto el Mercado Común Centroamericano (véase el gráfico I.27). La mayor contracción se produjo en el MERCOSUR, donde las exportaciones dentro de la misma agrupación disminuyeron un 13%, arrastradas por la caída de la actividad económica en la Argentina. En dicho período, las importaciones de la Argentina procedentes del MERCOSUR cayeron un 35%. Los sectores más afectados fueron las manufacturas, especialmente de bienes intermedios y de capital (productos de metal, eléctricos, autopartes y maquinaria y equipo).

Gráfico I.27
América Latina y el Caribe y agrupaciones seleccionadas: variación interanual de las exportaciones de bienes dentro de cada agrupación, enero-junio de 2023 y de 2024
(En porcentajes)



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

En el primer semestre de 2024, solo se registraron aumentos del comercio intrarregional en los sectores de petróleo y minería (3%) y alimentos, bebidas y tabaco (2%), que conjuntamente representaron solo el 30% del valor del comercio intrarregional en 2023 (véase el cuadro I.10). La principal excepción a este patrón fue el Mercado Común Centroamericano, donde los intercambios comerciales dentro de la misma agrupación registraron aumentos en la mayoría de los sectores.

Cuadro I.10
América Latina y el Caribe y agrupaciones seleccionadas: variación interanual de las exportaciones de bienes dentro de cada agrupación, por sectores, enero-junio de 2024
(En porcentajes)

Grandes sectores económicos	Mercado Común del Sur (MERCOSUR)		Comunidad Andina (CAN)		Alianza del Pacífico	
	Participación	Variación	Participación	Variación	Participación	Variación
Agricultura, caza y pesca	22	-21	4	15	8	17
Petróleo y minería	7	-16	12	40	13	-8
Alimentos, bebidas y tabaco	8	10	32	-16	11	2
Textiles, confecciones y calzado	2	-10	5	-11	3	-13
Madera, papel y cartón	2	-21	4	-2	5	-8
Química y petroquímica	7	2	13	-2	12	-6
Productos farmacéuticos	1	-10	3	-12	2	21
Caucho y plástico	5	-12	7	-6	5	4
Minerales no metálicos	1	-27	2	-17	2	-26
Metales y productos derivados	6	-41	7	-8	8	-18
Maquinarias y equipo no eléctrico	4	-20	3	-1	8	2
Maquinarias y equipo eléctrico	3	-6	3	-28	7	-5
Equipo médico y de precisión	0	-19	0	34	1	6
Autos y autopartes	20	-16	3	-30	10	-11
Otras manufacturas	10	7	2	26	5	9
Todos los sectores	**100**	**-13**	**100**	**-3**	**100**	**-3**
Grandes sectores económicos	**Mercado Común Centroamericano (MCCA)**		**Comunidad del Caribe (CARICOM)**		**América Latina y el Caribe**	
	Participación	**Variación**	**Participación**	**Variación**	**Participación**	**Variación**
Agricultura, caza y pesca	9	1	3	0	14	-10
Petróleo y minería	5	27	37	12	18	3
Alimentos, bebidas y tabaco	27	5	21	-8	12	2
Textiles, confecciones y calzado	6	2	1	-24	3	-11
Madera, papel y cartón	7	-9	5	-47	4	-8
Química y petroquímica	12	0	24	-22	8	-4
Productos farmacéuticos	5	4	1	-7	2	-3
Caucho y plástico	9	2	2	-26	5	-4
Minerales no metálicos	2	-9	1	-6	1	-17
Metales y productos derivados	11	-13	2	-34	8	-16
Maquinarias y equipo no eléctrico	2	14	1	-26	6	-14
Maquinarias y equipo eléctrico	2	2	1	27	4	-9
Equipo médico y de precisión	0	-1	0	-48	1	-1
Autos y autopartes	1	2	0	-44	13	-16
Otras manufacturas	3	0	1	9	2	-1
Todos los sectores	**100**	**1**	**100**	**-7**	**100**	**-7**

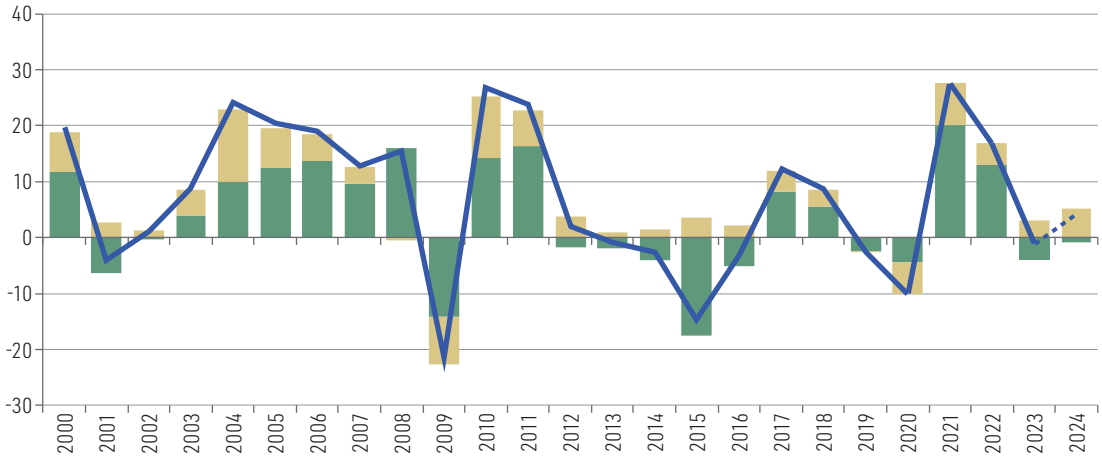
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de bancos centrales, servicios de aduanas e institutos de estadística de la región.

5. Proyecciones para 2024

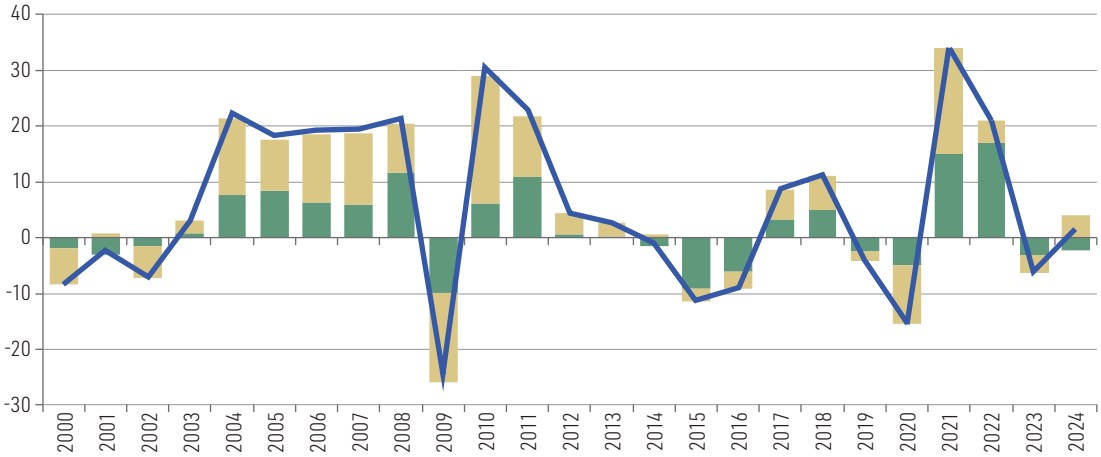
La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) proyecta que en 2024 el valor de las exportaciones de bienes de la región crecerá un 4%, como resultado de una expansión del volumen del 5% y una disminución de los precios del 1%. En el caso de las importaciones, se proyecta un aumento del 4% del volumen y una caída del 2% de los precios, lo que se traduciría en un aumento proyectado de su valor del 2%. Con ello, la región se recuperaría de la caída de su comercio que tuvo lugar en 2023 (véase el gráfico I.28). Para encontrar una situación similar, de alto crecimiento del volumen exportado que compense con creces la caída de los precios, es necesario remontarse hasta 2012. La expansión del volumen exportado que tiene lugar en 2024 se explica principalmente por el importante aumento del volumen procedente de los países de América del Sur, sobre todo de los productores de bienes agrícolas y agropecuarios y, en menor medida, de los productores de petróleo y minerales.

Gráfico I.28
América Latina y el Caribe: variación anual del comercio de bienes, 2000-2023 y proyección para 2024
(En porcentajes)

A. Exportaciones



B. Importaciones



Valor Volumen Precio

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

La caída de los precios de algunos insumos cruciales para la producción, como los combustibles, los productos químicos, el caucho y el plástico, los productos elaborados de metal y las autopartes, e incluso de bienes finales como los automotores, explica en buena medida el aumento de los volúmenes de importación de la región. Los menores valores unitarios se observan en las importaciones de productos de origen chino y asiático en general.

Se proyecta que los mayores aumentos del valor exportado en 2024 tengan lugar en Guyana, la República Bolivariana de Venezuela, la Argentina y Suriname (véase el cuadro I.11). Mientras que en la Argentina ello respondería a la expansión del volumen de sus exportaciones agrícolas tras la sequía que las afectó en 2023, en los otros tres casos el principal factor sería el alza de los volúmenes exportados de petróleo.

Cuadro I.11
América Latina y el Caribe: variación proyectada del comercio de bienes, según precio, volumen y valor, 2024
(En porcentajes)

	Exportaciones			Importaciones		
	Precio	Volumen	Valor	Precio	Volumen	Valor
América Latina y el Caribe	**-1**	**5**	**4**	**-2**	**4**	**2**
América Latina	**-1**	**5**	**4**	**-2**	**4**	**2**
América del Sur	**-3**	**9**	**5**	**-4**	**3**	**-1**
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	**-4**	**12**	**7**	**-6**	**7**	**2**
Argentina	-8	31	21	-4	-16	-20
Brasil	-3	6	3	-6	16	9
Paraguay	-5	6	1	-3	6	3
Uruguay	-8	21	11	-3	-2	-5
Venezuela (República Bolivariana de)	-2	40	38	-2	-4	-5
Comunidad Andina (CAN)	**-2**	**5**	**2**	**-2**	**-2**	**-4**
Bolivia (Estado Plurinacional de)	-13	-4	-16	-5	-15	-20
Colombia	-7	7	-1	-2	1	-2
Ecuador	3	6	10	-2	-7	-8
Perú	2	3	6	-1	0	-1
Alianza del Pacífico	**1**	**2**	**2**	**-1**	**2**	**2**
Chile	1	2	3	-2	-4	-6
México	1	1	2	-1	4	3
Centroamérica	**1**	**0**	**1**	**-2**	**4**	**2**
Costa Rica	1	8	9	-1	6	5
El Salvador	0	-1	-1	-2	5	3
Guatemala	2	5	7	-2	7	5
Honduras	1	5	6	-2	4	3
Nicaragua	3	1	4	-2	7	6
Panamá (no incluye la Zona Libre de Colón)	-1	-70	-71	-1	-4	-5
Panamá (incluye la Zona Libre de Colón)	-2	-23	-25	-2	-14	-15
El Caribe	**-1**	**24**	**23**	**-2**	**8**	**6**
Cuba	-4	-11	-15	-3	-2	-5
República Dominicana	2	9	11	-2	4	2

	Exportaciones			Importaciones		
	Precio	Volumen	Valor	Precio	Volumen	Valor
Comunidad del Caribe (CARICOM)	**-2**	**32**	**30**	**-2**	**13**	**11**
Bahamas	-6	5	-1	-3	35	31
Barbados	-3	6	3	-2	6	4
Belice	3	-19	-17	-2	10	8
Guyana	2	74	77	-1	2	1
Haití	1	2	3	-1	-4	-5
Jamaica	-6	6	0	-3	-5	-8
Suriname	5	12	18	-2	9	7
Trinidad y Tabago	-5	-15	-20	-1	17	17
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECO)	**-1**	**4**	**3**	**-2**	**7**	**5**
Antigua y Barbuda	-3	11	8	-4	12	8
Dominica	-1	6	6	-3	9	6
Granada	-1	3	2	-1	3	2
Saint Kitts y Nevis	0	8	8	-1	0	-1
San Vicente y las Granadinas	-2	9	7	-1	10	9
Santa Lucía	-1	-2	-3	-3	8	5

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

Para México, principal exportador de la región, se proyecta un aumento del 2% del valor de las exportaciones en 2024 (1% en volumen y 1% en precio). Pese a que el volumen de sus exportaciones manufactureras se expandió a una tasa interanual del 3,1% entre enero y junio, el volumen de las exportaciones petroleras y agropecuarias registró caídas del 14% y el 5%, respectivamente. Otro factor que contribuye a la baja expansión proyectada de las exportaciones mexicanas es la caída de un 1,1% de los precios de sus exportaciones automotrices (Banco de México, 2024). Se espera que esta tendencia se mantenga hasta fines de 2024.

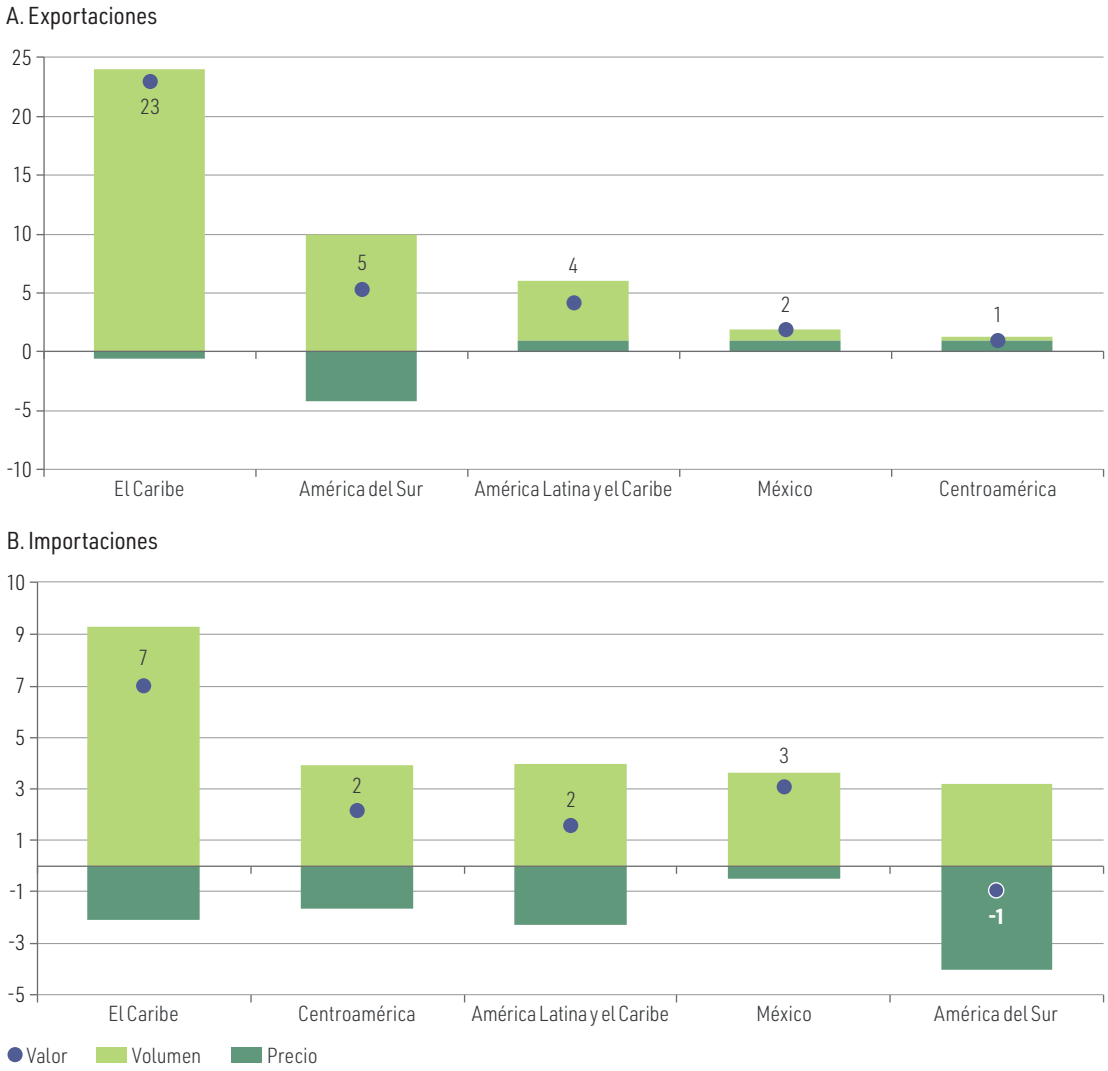
La mayor caída del valor de las exportaciones se proyecta en Panamá, como resultado de la paralización de las operaciones de la mina Cobre Panamá, y sería de un 71% en el caso de las exportaciones nacionales y un 25% en el de las exportaciones totales (incluidas las reexportaciones de la Zona Libre de Colón). También se proyectan caídas de dos dígitos en los casos de Belice (-17%), Bolivia (Estado Plurinacional de) (-16%), Cuba (-15%) y Trinidad y Tabago (-20%). En el caso de Belice, ello se debe principalmente a la caída de las exportaciones de alimentos y productos químicos; en el del Estado Plurinacional de Bolivia, a la contracción de los envíos de gas natural y metales, y en el de Cuba, a la caída de la producción de azúcar de caña y melaza y al desplome del precio del níquel (-21%). Por otra parte, en Trinidad y Tabago el sector de la energía se mantiene muy debilitado y se proyecta una caída de sus ingresos del 15% (FMI, 2024b).

En cuanto a las importaciones, se proyecta que las mayores caídas tengan lugar en la Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), el Ecuador y Panamá, países para los que se proyectan disminuciones del valor importado de entre un 8% y un 20%. Entre los países del Caribe, los registros más bajos tendrán lugar en Haití (-5%) y Jamaica (-8%).

A nivel de subregiones, se proyecta que los mayores aumentos del valor y del volumen exportado se produzcan en el Caribe y América del Sur (véase el gráfico I.29). En el Caribe, el volumen exportado crecería un 24%, impulsado por el notable aumento del volumen de las exportaciones de Guyana (74%) y Suriname (12%), que compensaría con creces los registros negativos de Trinidad y Tabago y Cuba. En América del Sur, se destacan los aumentos proyectados del volumen exportado de productos agrícolas como la soja, el maíz y el trigo, que ya durante la primera mitad del año tuvieron alzas de entre un 70% y un 100%, especialmente en la Argentina. Durante el mismo período, en el Brasil

aumentaron los volúmenes de los envíos de algodón (228%), azúcar (54%) y carne bovina (29%). La expansión de los volúmenes exportados compensaría con creces la caída de los precios de varios de los productos básicos que América del Sur exporta. Por su parte, el incremento proyectado del valor de las exportaciones de México y Centroamérica se ubica por debajo del promedio regional, como resultado de leves alzas de los volúmenes y de los precios. Para las importaciones, se proyectan aumentos del volumen y caídas de los precios en todas las subregiones. El mayor dinamismo en términos de valor y volumen se proyecta para las importaciones del Caribe.

Gráfico I.29
América Latina y el Caribe, subregiones y México: variación proyectada del comercio de bienes según volumen, precio y valor, 2024
(En porcentajes)



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

En cuanto a los principales socios comerciales de la región, el mayor crecimiento del valor exportado se proyecta en los envíos a China (6%), los Estados Unidos (4%) y el resto de Asia (4%). Por el contrario, el valor de las exportaciones intrarregionales caería un 5%. En el caso de las importaciones, se destacan por su dinamismo las originarias de China y las otras economías de Asia, cuyo valor se

expandiría en promedio un 7%. En contraste, caería el valor de las importaciones procedentes de la propia región y de los Estados Unidos, al mismo tiempo que se proyecta un crecimiento del 4% de las compras desde la Unión Europea (véase el cuadro I.12).

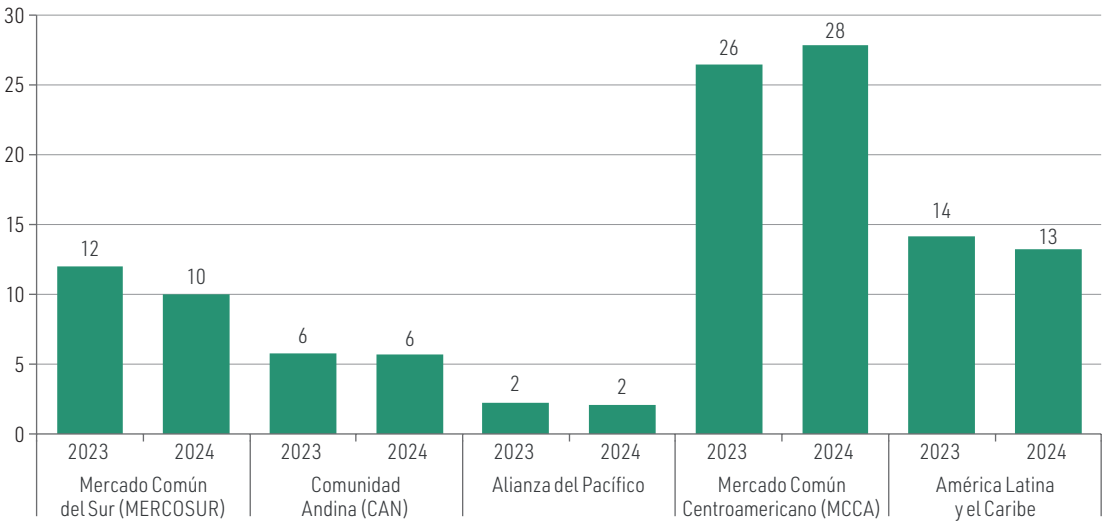
Cuadro I.12
América Latina y el Caribe: variación anual del valor del comercio de bienes, por socios principales, 2023 y proyección para 2024
(En porcentajes)

	Exportaciones		Importaciones	
	2023	2024	2023	2024
Mundo	**-1**	**4**	**-7**	**2**
Estados Unidos	4	4	-9	-1
Unión Europea	-3	3	4	4
Asia	-2	5	-7	7
China	6	6	-9	7
Otras economías de Asia	-12	4	-4	7
América Latina y el Caribe	-4	-5	-5	-4

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

Como resultado de la caída proyectada de las exportaciones intrarregionales de un 5%, el coeficiente de comercio intrarregional caería del 14% en 2023 al 13% en 2024 (véase el gráfico I.30). Entre las agrupaciones subregionales, el MERCOSUR también registraría una caída del coeficiente de comercio dentro de la propia agrupación (del 12% al 10%), un resultado determinado en gran medida por la debilidad de la demanda en la Argentina. En contraste, el coeficiente de comercio dentro de la propia agrupación del Mercado Común Centroamericano, el más alto de la región, es el único que crecería en 2024, llegando al 28%.

Gráfico I.30
América Latina y el Caribe y agrupaciones y países seleccionados: coeficiente de exportaciones intrarregionales, 2023 y proyección para 2024
(En porcentajes)



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

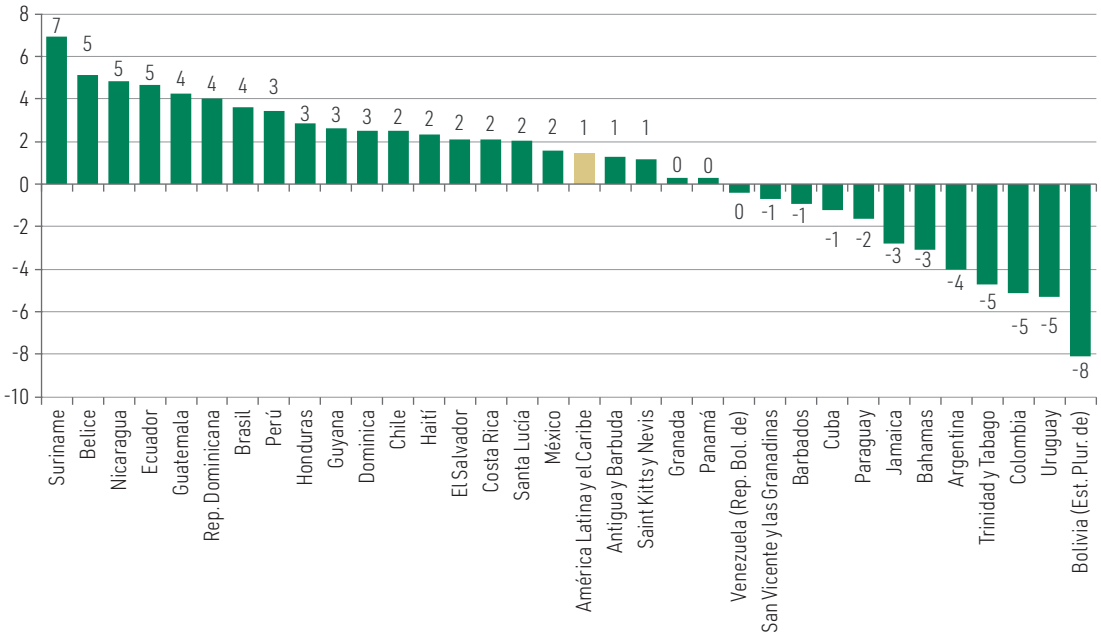
La caída de las importaciones intrarregionales en un contexto en que aumentan levemente las importaciones totales sugiere que se estaría produciendo un proceso de sustitución de productos de la región por productos de origen externo a la región, especialmente bienes intermedios y de capital. Entre ellos se incluyen insumos de las industrias química y petroquímica, farmacéutica y de caucho y plástico. En todas estas industrias, existe producción regional que compite con productos similares de procedencia asiática, estadounidense y europea. En ese contexto, la sustitución a gran escala de manufacturas regionales por extrarregionales podría minar las posibilidades de profundizar la integración productiva de la región, dada la capacidad de arrastre que se perdería al deteriorarse la situación de las industrias locales proveedoras de insumos. Dos factores limitan la capacidad de impulsar una mayor integración productiva regional: la baja demanda de la propia región (que es el destino de solo el 13% de las exportaciones totales de América Latina y el Caribe) y la caída de los precios de los insumos industriales de origen chino y asiático en general, que produce un efecto de sustitución frente a productos similares latinoamericanos o caribeños.

Los términos de intercambio de América Latina y el Caribe en su conjunto presentarían una leve mejora, de un 1%, en 2024, debido a que las caídas proyectadas de los precios de las exportaciones de bienes de la región serían menores que las de sus importaciones. Asimismo, más de la mitad de los países de la región se beneficiarían de un efecto positivo en sus términos del intercambio (véase el gráfico I.31). En general, tanto para los países centroamericanos como para los países no petroleros del Caribe habrá un efecto positivo, por cuanto son importadores netos de hidrocarburos y alimentos, justamente los dos grupos de productos cuyos precios han presentado las mayores caídas. Por la misma razón, el grupo de países cuyos términos de intercambio resultarán más deteriorados (-4%) es el de los exportadores netos de productos agropecuarios, como la Argentina, el Paraguay y el Uruguay.

Gráfico I.31

América Latina y el Caribe: variación proyectada de los términos de intercambio, 2024

(En porcentajes)



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

Por otra parte, en los países exportadores de hidrocarburos se producirá en promedio un deterioro del 2% de los términos de intercambio. Entre los países más afectados de este grupo se destacan Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia y Trinidad y Tabago. El Ecuador y Guyana son la excepción dentro del grupo. En el caso del Ecuador, se proyecta una mejora del 5% de los términos de intercambio. Este país, pese a que resulta afectado por el impacto negativo de la caída del precio del petróleo, se ha beneficiado de la reducción de los precios de muchos insumos importados relevantes para la producción local (químicos, acero, caucho y plástico, entre otros), así como de las considerables alzas de los precios de algunos productos de exportación como el cacao (más del 100%) y el oro (19%). En el caso de Guyana, también se espera un efecto positivo en sus términos de intercambio, ya que el país se beneficiaría del aumento del valor unitario de sus exportaciones de petróleo (2%), oro (19%) y arroz (6%), así como de la caída de los precios de diversos insumos y alimentos importados.

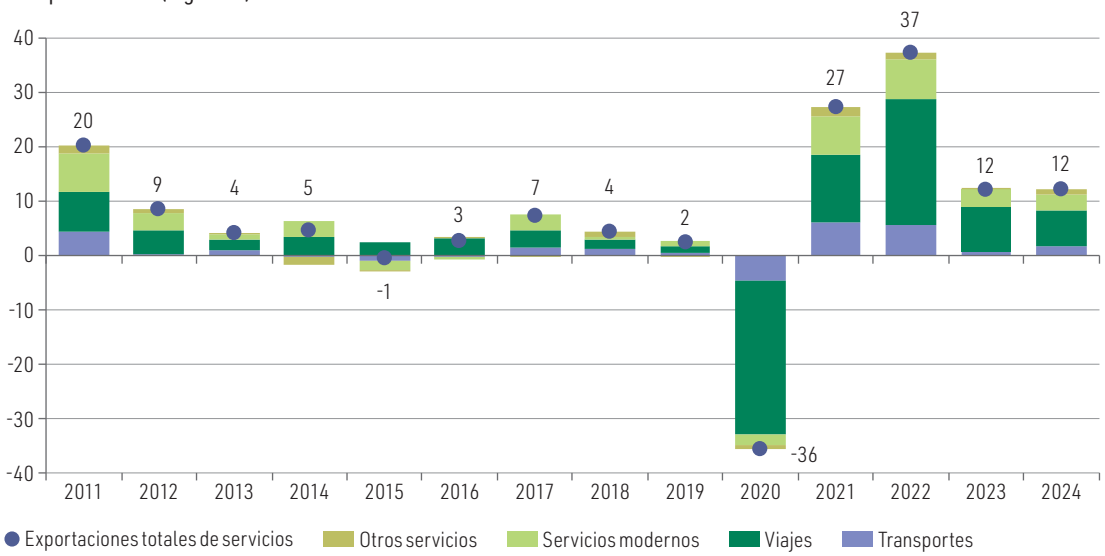
Se proyecta que el valor de las exportaciones regionales de servicios crezca un 12% en 2024 (véase el gráfico I.32). Esta proyección se basa en la información contenida en la balanza de pagos de los países de la región, en la evolución del comercio de bienes (cuyo dinamismo incide directamente en el comercio de servicios de transporte), en las expectativas del sector del turismo y en las proyecciones de la actividad económica para 2024. La expansión proyectada para 2024 es superior a la registrada en el período anterior a la pandemia, entre 2012 y 2019. Los viajes y los servicios modernos contribuirían con más del 80% del crecimiento de las exportaciones regionales de servicios (7 puntos porcentuales y 3 puntos porcentuales, respectivamente). En el caso de los viajes, ello pone en evidencia que continúa la recuperación del turismo receptivo tras el colapso que sufrió a causa de la pandemia. La contribución del transporte al aumento de las exportaciones de servicios en 2024 sería de 2 puntos porcentuales, tres veces más que su aporte en 2023. Esto se explica en gran medida por la recuperación de las exportaciones de bienes, cuyo volumen crecería un 5% en 2024. En contraste con las exportaciones, para las importaciones regionales de servicios se proyecta un crecimiento de solo un 1% en 2024, en concordancia con el escaso dinamismo de la actividad económica.

Gráfico I.32

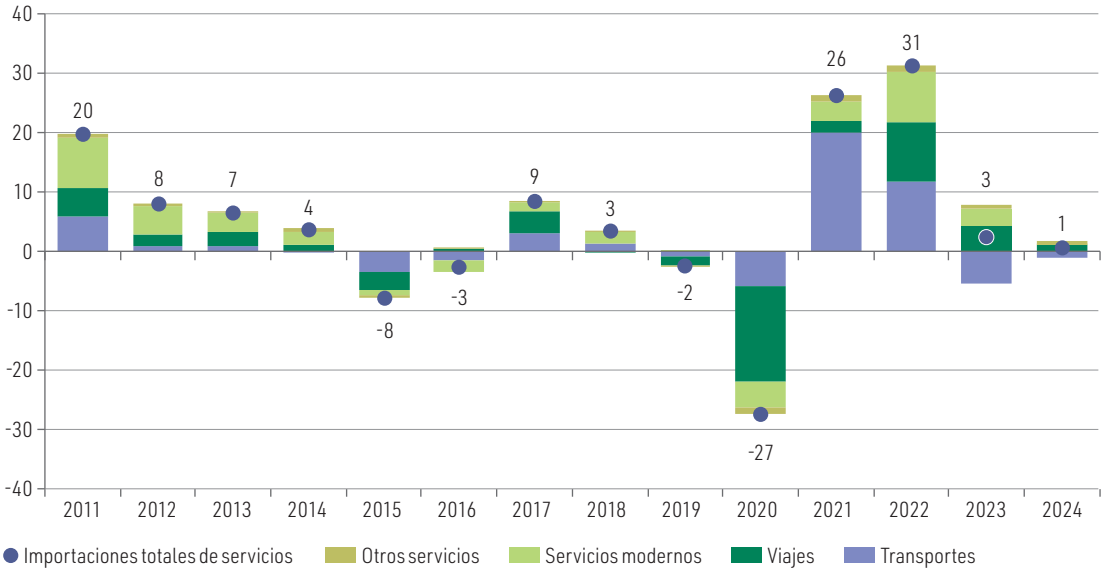
América Latina y el Caribe (30 países)[a]: variación del valor del comercio de servicios y contribución de sus principales componentes, 2011-2023 y proyección para 2024

(En porcentajes)

A. Exportaciones (ingresos)



B. Importaciones (egresos)



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

[a] No se incluye información de Belice, Cuba y Venezuela (República Bolivariana de). Para realizar las proyecciones se contó con información completa para el primer semestre de 2024 del 96% de los países de la región. En los casos de Guyana, Haití, Jamaica, Nicaragua, Suriname y Trinidad y Tabago, se realizaron estimaciones para el comercio de servicios del segundo trimestre de 2024. Las cifras para el año completo incluyen proyecciones para el segundo semestre.

Para 2024, solo se proyectan caídas de las exportaciones de servicios en dos países, el Ecuador (-2%) y Panamá (-4%) (véase el cuadro I.13). En el primer caso, la crisis de seguridad por la que atraviesa el país ha deprimido la llegada de turistas: en el primer trimestre de 2024, los ingresos por viajes cayeron un 19%. Por otra parte, en Panamá, la sequía ha afectado negativamente el funcionamiento del canal de Panamá (véase el recuadro I.1) y, con ello, los ingresos por servicios de transporte. Se estima que estos disminuyeron un 8% en el primer semestre de 2024. Se espera que esta situación mejore en el segundo semestre del año y se revierta en 2025 (Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá, 2024).

Se proyectan para 2024 mayores tasas de crecimiento de las exportaciones de servicios en las economías del Caribe, donde la República Dominicana, Guyana, Belice, Trinidad y Tabago y Jamaica registrarían los mayores aumentos. Dichas alzas serían resultado de una combinación del incremento de los viajes (13%), los servicios informáticos y de telecomunicaciones, y los servicios financieros, que presentarían tasas de crecimiento superiores al 20% en promedio. En contraste, las exportaciones de la categoría viajes presentarán aumentos menores en las economías del Caribe Oriental, donde la temporada de huracanes ha afectado la infraestructura turística y ha redundado en la disminución de las llegadas de turistas internacionales (OCHA, 2024). En el caso de las importaciones de servicios, se proyectan caídas en 2024 en diez países: Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Trinidad y Tabago y Uruguay.

Cuadro I.13
América Latina y el Caribe (31 países): variación proyectada del comercio de servicios, 2024
(En porcentajes)

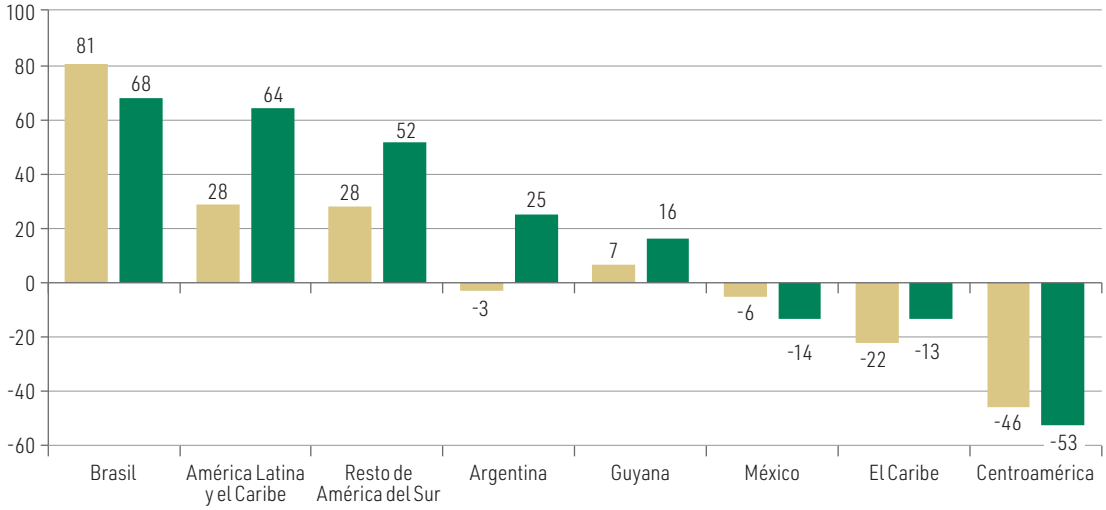
	Exportaciones		Importaciones	
	2023	2024	2023	2024
América Latina y el Caribe	**12**	**12**	**3**	**1**
América Latina	**12**	**12**	**3**	**0**
América del Sur	**13**	**10**	**0**	**2**
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	**12**	**10**	**4**	**2**
Argentina	12	6	6	-12
Brasil	12	10	4	7
Paraguay	23	11	9	4
Uruguay	11	17	8	-2
Comunidad Andina	**14**	**8**	**-5**	**2**
Bolivia (Estado Plurinacional de)	30	13	-8	-8
Colombia	13	6	-6	4
Ecuador	8	-2	-7	3
Perú	17	17	-2	1
Alianza del Pacífico	**10**	**15**	**2**	**-3**
Chile	15	17	-15	-1
México	8	16	12	-6
Centroamérica	**14**	**8**	**4**	**8**
Costa Rica	16	19	10	13
El Salvador	18	16	-5	11
Guatemala	10	9	5	17
Honduras	18	4	-5	-3
Nicaragua	0	2	2	-5
Panamá	14	-4	5	-1
El Caribe	**13**	**16**	**0**	**7**
República Dominicana	13	23	-5	0
Comunidad del Caribe (CARICOM)	**13**	**11**	**3**	**9**
Bahamas	11	12	11	14
Barbados	12	9	2	6
Belice	14	22	-13	3
Guyana	9	31	25	23
Haití	1	...	-15	...
Jamaica	17	15	8	-4
Suriname	21	14	-1	37
Trinidad y Tabago	30	15	-33	-6
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECO)	**12**	**3**	**10**	**5**
Antigua y Barbuda	9	8	9	8
Dominica	6	6	22	6
Granada	21	2	15	2
Saint Kitts y Nevis	7	8	10	3
San Vicente y las Granadinas	30	7	9	9
Santa Lucía	10	3	6	5

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

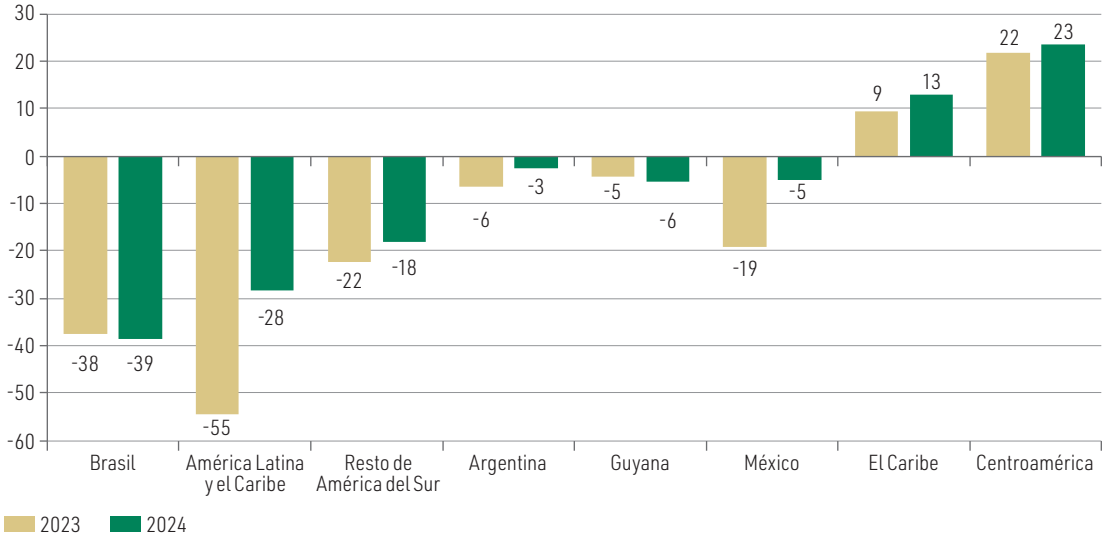
Como resultado de un aumento proyectado de las exportaciones regionales de bienes y servicios mayor que el aumento proyectado de las importaciones, en 2024 la región revertirá el déficit comercial de bienes y servicios registrado en 2023, de 26.000 millones de dólares, y alcanzará un superávit de poco más de 36.000 millones de dólares (véase el gráfico I.33). Entre ambos años, la región aumentará su superávit comercial de bienes de 28.000 millones de dólares a 64.000 millones de dólares y disminuirá su déficit comercial de servicios de 55.000 millones de dólares a 28.000 millones de dólares.

Gráfico I.33
América Latina y el Caribe (agrupaciones y países seleccionados): saldo comercial de bienes y servicios, 2023 y proyecciones para 2024
(En miles de millones de dólares corrientes)

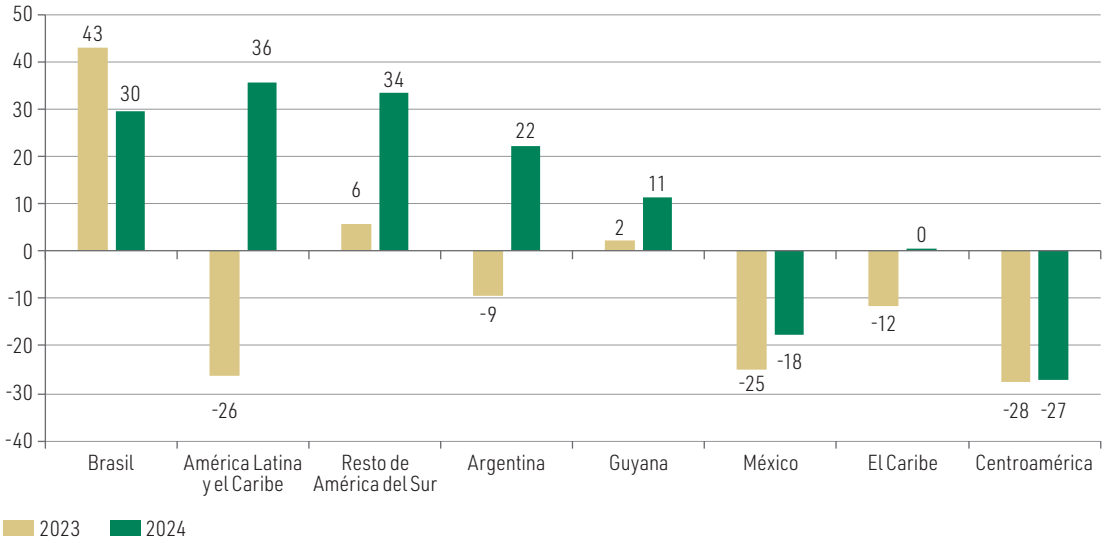
A. Saldo de bienes



B. Saldo de servicios



C. Saldo de bienes y servicios



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

Los mayores superávits comerciales de bienes en 2024 se registrarán en América del Sur, especialmente en el Brasil, la Argentina, Chile y el Perú. Por otra parte, se proyecta una disminución del déficit comercial de bienes del Caribe, de 22.000 millones de dólares en 2023 a 13.000 millones de dólares en 2024, principalmente debido al aumento del superávit comercial de Guyana. Por el contrario, el déficit comercial de bienes de Centroamérica aumentará de 46.000 millones de dólares a 53.000 millones de dólares. En cuanto al balance comercial de servicios, México es el país cuyo déficit presentaría la mayor disminución en 2024, de 19.000 millones de dólares a 5.000 millones de dólares, en tanto que en las subregiones del Caribe y Centroamérica los respectivos superávits aumentarían.

En suma, tras haber registrado una caída en 2023 en un contexto de contracción del comercio mundial, las exportaciones regionales de bienes se recuperan en 2024. Cabe destacar que su expansión proyectada en términos de volumen (5%) es superior al crecimiento que se proyecta para el comercio mundial de bienes en 2024. No obstante, este buen desempeño obedece principalmente al aumento de las cantidades exportadas de petróleo, soja y otros productos básicos, mientras que las exportaciones manufactureras se mantienen rezagadas y pierden peso en el propio mercado regional ante la creciente competencia proveniente de Asia.

Por otra parte, en 2024 las exportaciones regionales de servicios crecerán a tasas de dos dígitos por cuarto año consecutivo, aunque el impulso que les ha dado la recuperación del turismo receptivo estaría ya cercano a agotarse, a medida que esta actividad alcanza —o incluso supera en algunos países— sus niveles anteriores a la pandemia. De este modo, como se ha planteado en ediciones anteriores de este informe, persiste el gran desafío de diversificar y hacer más intensivas en conocimiento las exportaciones regionales de bienes y servicios. La complejidad de este desafío es aún mayor en un contexto mundial en que las tensiones geopolíticas y el creciente proteccionismo ponen en entredicho el tipo de globalización que ha prevalecido en las últimas décadas. La implementación de políticas de desarrollo productivo con un enfoque de clústeres y basadas en una estrecha colaboración público-privada se presenta como un mecanismo idóneo para avanzar en esa dirección, así como para posicionar competitivamente a la región frente a la reconfiguración en curso de las cadenas globales de valor.

Bibliografía

Abnett, K. (2024), "La mezcla energética de la UE en 2024 será la más ecológica hasta la fecha, según datos de la industria", Yahoo Finance, 1 de julio [en línea] https://es-us.finanzas.yahoo.com/noticias/mezcla-energ%C3%A9tica-ue-2024-ecol%C3%B3gica-070023734.html.

Alfaro, L. y D. Chor (2023), "Global supply chains: the looming 'great reallocation'", *NBER Working Paper*, Nº w31661.

Autoridad del Canal de Panamá (2024), "Advisory to Shipping No. A-27-2024", Vicepresidencia de Operaciones. Resumen Mensual de Operaciones del Canal, julio [en línea] https://pancanal.com/wp-content/uploads/2024/08/ADV27-2024-Monthly-Canal-Operations-Summary-July-2024.pdf.

Banco Central de Guyana (2024), *Guyana Half Year Report 2024* [en línea] https://bankofguyana.org.gy/bog/images/research/publications/Half%20Year%20Report%202024.pdf.

Banco Central de Honduras (2024), *Informe de comercio exterior de bienes a junio de 2024* [en línea] https://www.bch.hn/estadisticos/EME/Informe%20de%20Mercancias%20Generales/Informe%20Comercio%20Exterior%20de%20Bienes%20junio%202024.pdf.

Banco de México (2024), "Índices del comercio exterior de México: volumen, precios y términos del intercambio" [en línea] https://www.banxico.org.mx/SieInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?accion=consultarCuadro&idCuadro=CE187&locale=es.

Barleta, E., M. Saade Hazin y R. Sánchez (2024), "Informe portuario 2023-2024: señales mixtas en el comercio y los puertos y nuevas disrupciones en la logística internacional marítima de contenedores", *Boletín FAL*, Nº 407, en prensa.

Barnes, C. y otros (2024), "Low water levels in Panama Canal due to increasing demand exacerbated by El Niño event" [en línea] https://spiral.imperial.ac.uk/handle/10044/1/111007.

Becedas, M. (2024), "Qué está pasando con el estaño: el discreto metal que ahora amenaza al mercado con un 'short squeeze'", *El Economista*, 18 de abril [en línea] https://www.eleconomista.es/mercados-cotizaciones/noticias/12773360/04/24/que-esta-pasando-con-el-estano-el-discreto-metal-que-ahora-amenaza-al-mercado-con-un-short-squeeze.html.

Bown, C. (2023), "Modern industrial policy and the WTO", *Working Paper*, Nº 23/15, Peterson Institute for International Economics, diciembre.

Casa Blanca (2024), "Fact sheet: President Biden takes action to protect American workers and business from China's unfair trade practices", Washington, D.C., 14 de mayo.

CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2024), *Estudio Económico de América Latina y el Caribe, 2024* (LC/PUB.2024/10-P), Santiago.

___(2023a), *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2023* (LC/PUB.2023/16-P/Rev.1), Santiago.

___(2023b), *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2022* (LC/PUB.2022/23-P), Santiago.

Comisión Europea (2024), "Commission imposes provisional countervailing duties on imports of battery electric vehicles from China while discussions with China continue", comunicado de prensa, 4 de julio.

Cory, N. y L. Dascoli (2021), "How Barriers to Cross-Border Data Flows are Spreading Globally, What They Cost, and How to Address Them", Information Technology & Innovation Foundation, julio [en línea] https://itif.org/publications/2021/07/19/how-barriers-cross-border-data-flows-are-spreading-globally-what-they-cost/.

DAES (Departamento de Asuntos Económicos y Sociales) (2023), "Industrial and innovation policies in times of crisis: a widening technological divide?", *Monthly Briefing on the World Economic Situation and Prospects*, Nº 177, Nueva York, noviembre.

Depares, B. (2024), "China reducirá significativamente sus importaciones de carne de porcino, vacuno y pollo este año, según el USDA", *Newsletter*, Cárnica, 24 de abril [en línea] https://carnica.cdecomunicacion.es/actualidad-sectorial/142008/china-reducira-significativamente-sus-importaciones-de-carne-de-porcino-vacuno-y-pollo-este-ano-segun-el-usda.

Evenett, S. y otros (2024), "The return of industrial policy in data", *Working Paper*, Nº 24/1, Fondo Monetario Internacional (FMI), enero.

Financial Times (2023), "A global subsidy war? Keeping up with the Americans", 13 de julio.

FMI (Fondo Monetario Internacional) (2024a), *World Economic Outlook Update: The global economy in a sticky spot*, Washington, D.C., julio.

___(2024b), "Trinidad and Tobago: 2024 Article IV Consultation-Press Release; Staff Report; and Statement by the Executive Director for Trinidad and Tobago", *IMF Country Reports*, Nº 24/150, julio.

Grynspan, R. (2023), "Globalización dislocada: Prebisch, desbalances comerciales y el futuro de la economía global", *Revista CEPAL*, Nº 141 (LC/PUB.2023/29-P/-*), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
Harrell, P. (2024), "Time to Reset the U.S. Trade Agenda", Carnegie Endowment for International Peace, mayo.
Hoang, T. y G. Lewis (2024), "As the U.S. is derisking from China, other foreign U.S. suppliers are relying more on Chinese imports", *FEDS Notes*, Washington, D.C., Junta de Gobernadores del Sistema de la Reserva Federal, 2 de agosto.
Hook, L., H. Dempsey y C. Nugent (2024), "Chile, Congo e Indonesia: las nuevas superpotencias de las materias primas", *Revista Nueva Minería* [en línea] https://www.nuevamineria.com/revista/chile-congo-e-indonesia-las-nuevas-superpotencias-de-las-materias-primas/.
INDEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos) (2024), "Intercambio comercial argentino", *Comercio exterior*, vol. 8, Nº 16.
INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía) (2024), "Información oportuna sobre la balanza comercial de mercancías de México", *Comunicado de prensa número* 423/24, 26 de julio [en línea] https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2024/balcom_o/balcom_o2024_07.pdf.
Irwin, D. (2023), "The return of industrial policy", *Finance and Development*, junio [en línea] https://www.imf.org/en/Publications/fandd/issues/2023/06/the-return-of-industrial-policy-douglas-irwin.
Kane, J. (2024), "Pronóstico del precio del oro para 2024 y más allá", *Lite Finance* [en línea] https://www.litefinance.org/es/blog/analysts-opinions/prevision-precio-oro/.
Kenner, B. y otros (2024), *Outlook for U.S. Agricultural Trade: August 2024*, Departamento de Agricultura de los Estados Unidos [en línea] https://www.ers.usda.gov/webdocs/outlooks/109832/aes-129.pdf?v=3411.
La Jornada (2024), "Mitad del alza de importaciones chinas a México irían a EU: UBS", 8 de mayo.
Marwala, T. (2023), "Data is the lifeblood of the global economy, but restrictions on cross-border data flows are a reality", Universidad de las Naciones Unidas (UNU), 17 de agosto [en línea] https://unu.edu/article/data-lifeblood-global-economy-restrictions-cross-border-data-flows-are-reality.
MercoPress (2024), "Canal de Panamá anuncia aumento de calado a 50 pies" [en línea] https://es.mercopress.com/2024/08/16/canal-de-panama-anuncia-aumento-de-calado-a-50-pies.
MIFIC (Ministerio de Fomento, Industria y Comercio de Nicaragua) (2024), *Estadísticas de comercio exterior de Nicaragua* [en línea] https://www.mific.gob.ni/Inicio/Comercio/Comercio-Exterior/Estad%C3%ADsticas-de-Comercio-Exterior.
MINCETUR (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo del Perú) (2024), *Reporte mensual de comercio exterior (RMC)*, mayo.
MINCIT (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia) (2024), *Informe mensual de turismo. Junio-julio 2024* [en línea] https://www.mincit.gov.co/getattachment/estudios-economicos/estadisticas-e-informes/informes-de-turismo/2024/junio/oee-yv-turismo-junio.pdf.aspx.
Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá (2024), *Informe económico y social. Primer trimestre de 2024* [en línea] https://www.mef.gob.pa/wp-content/uploads/2024/06/MEF-DAES.-Informe-Economico-y-Social-Primer-Trimestre-2024.pdf.
Mundo Marítimo (2024), "Canal de Panamá necesitará al menos el resto de este año para recuperarse de la sequía de 2023", abril [en línea] https://www.mundomaritimo.cl/noticias/canal-de-panama-necesitara-al-menos-el-resto-de-este-ano-para-recuperarse-de-la-sequia-de-2023.
Ng, G. (2023), "Deflation in China: The spillover effects for global markets", JP Morgan, 28 septiembre [en línea] https://www.jpmorgan.com/insights/global-research/international/china-deflation#section-header#3.
OCHA (Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios de las Naciones Unidas) (2024), "Latinoamérica y el Caribe temporada de huracanes del Atlántico 2024. Nota resumen #1 (al 2 de julio 2024)" [en línea] https://www.unocha.org/publications/report/grenada/latinoamerica-y-el-caribe-temporada-de-huracanes-del-atlantico-2024-nota-resumen-1-al-2-de-julio-2024.
OMC (Organización Mundial del Comercio) (2024), *Perspectivas del comercio mundial y estadísticas 2024*, Ginebra [en línea] https://www.wto.org/spanish/res_s/publications_s/trade_outlook24_s.htm.
ONU Turismo (Organización Mundial del Turismo) (2024), *UN World Tourism Barometer* [en línea] https://www.unwto.org/un-tourism-world-tourism-barometer-data.
PROCOMER/Ministerio de Comercio Exterior (2024), "Resultados de exportaciones ene-jul 2024" [en línea] https://www.procomer.com/wp-content/uploads/Cierre-de-estadisticas-de-Julio-2024.pdf.
Rotunno, L. y M. Ruta (2024), "Trade Implications of China's Subsidies", *IMF Working Paper*, Nº WP/24/180, agosto.
SUBREI (Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile) (2024), "Informe mensual comercio exterior de Chile. Enero – junio 2024" https://www.subrei.gob.cl/docs/default-source/estudios-y-documentos/icprimersemestre2024.pdf?sfvrsn=379a92c5_1.

The Economist (2024), "The mysterious middlemen helping Russia's war machine", 19 de agosto.
UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) (2024), "La UNCTAD advierte que las perturbaciones superpuestas provocan desafíos sin precedentes para el comercio mundial", mayo [en línea] https://unctad.org/es/news/la-secretaria-general-de-onu-comercio-y-desarrollo-visita-el-canal-de-panama-escala-previa-al.
Wolff, A. (2024), "Trump's proposed blanket tariffs would risk a global trade war", Blog, Peterson Institute for International Economics, 29 de mayo [en línea] https://www.piie.com/blogs/realtime-economics/2024/trumps-proposed-blanket-tariffs-would-risk-global-trade-war.
World Trade Online (2024), "Beijing challenges Canada's duties on Chinese EVs, steel at the WTO", 6 de septiembre [en línea] https://insidetrade.com/daily-news/beijing-challenges-canada-s-duties-chinese-evs-steel-wto.
WWA (World Weather Attribution) (2024), "Low water levels in Panama Canal due to increasing demand exacerbated by El Niño event", 1 de mayo [en línea] https://www.worldweatherattribution.org/low-water-levels-in-panama-canal-due-to-increasing-demand-exacerbated-by-el-nino-event.

Anexo I.A1

Cuadro I.A1.1
América Latina y el Caribe: valor de las exportaciones e importaciones totales de bienes, 2022-2024[a]
(En millones de dólares)

Subregiones, agrupaciones y países	Exportaciones			Importaciones		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
América Latina y el Caribe	**1 426 401**	**1 412 224**	**1 473 287**	**1 475 202**	**1 383 874**	**1 409 313**
América Latina	**1 387 442**	**1 387 418**	**1 434 265**	**1 431 894**	**1 341 844**	**1 365 380**
América del Sur	**733 516**	**706 434**	**742 386**	**678 161**	**600 645**	**597 938**
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	**458 698**	**442 599**	**468 269**	**400 622**	**362 046**	**370 593**
Argentina	88 515	66 836	80 826	76 163	69 773	55 981
Brasil	340 328	344 432	354 359	296 175	263 849	286 331
Paraguay	12 815	16 256	16 403	14 744	15 431	15 899
Uruguay	17 040	15 076	16 682	13 541	12 992	12 382
Venezuela (República Bolivariana de)	4 046	6 855	9 429	13 842	10 271	9 741
Comunidad Andina (CAN)	**172 215**	**162 422**	**167 075**	**168 870**	**149 095**	**143 159**
Bolivia (Estado Plurinacional de)	13 541	10 778	9 016	10 728	10 607	8 514
Colombia	59 473	52 642	51 963	71 652	59 373	58 357
Ecuador	33 033	31 484	34 769	30 489	29 274	26 963
Perú	66 167	67 518	71 327	56 001	49 840	49 325
Alianza del Pacífico	**802 383**	**808 291**	**825 977**	**827 781**	**787 570**	**800 934**
Chile	98 557	94 557	97 613	94 827	79 234	74 446
México	578 185	593 574	605 074	605 302	599 122	618 806
Centroamérica[b]	**59 398**	**58 851**	**58 557**	**107 878**	**105 181**	**111 581**
Costa Rica	16 645	18 857	20 593	21 303	22 102	23 223
El Salvador	5 842	5 521	5 478	15 410	14 385	14 855
Guatemala	14 254	13 035	13 962	28 554	27 364	28 728
Honduras	12 281	11 383	10 495	18 321	17 423	17 871
Nicaragua	6 310	6 688	6 988	9 101	9 380	9 899
Panamá (no incluye la Zona Libre de Colón)	4 067	3 367	1 041	15 190	14 527	17 005
Panamá (incluye la Zona Libre Colón)	17 954	15 971	12 236	27 150	30 188	25 660
El Caribe	**51 255**	**46 510**	**57 841**	**70 019**	**68 655**	**71 247**
Cuba	1 338	2 069	1 733	4 879	3 358	3 183
República Dominicana	13 750	12 932	14 332	30 913	28 823	29 372
Comunidad del Caribe (CARICOM)	**36 167**	**31 509**	**41 776**	**34 228**	**36 473**	**38 692**
Bahamas	838	828	816	3 879	4 069	5 348
Barbados	822	837	850	2 039	1 801	1 866
Belice	518	488	504	1 224	1 265	1 361
Guyana	11 299	13 210	23 373	3 623	6 636	6 731
Haití	1 254	956	987	4 762	4 714	4 500
Jamaica	1 902	2 002	1 800	6 510	6 401	5 900
Suriname	2 457	2 360	2 788	1 701	1 572	1 690
Trinidad y Tabago	16 687	10 382	10 198	7 506	6 660	7 780
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECO)	**391**	**447**	**458**	**2 983**	**3 355**	**3 515**
Antigua y Barbuda	83	94	102	725	746	805
Dominica	25	16	16	234	281	297
Granada	61	111	113	518	707	719
Saint Kitts y Nevis	35	31	33	375	421	416
San Vicente y Las Granadinas	52	54	58	386	402	437
Santa Lucía	136	140	136	745	798	840

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de la balanza de pagos suministrada por los bancos centrales e institutos de estadística de los países de la región.
[a] Las cifras para 2024 son proyecciones de la CEPAL.
[b] No incluye los flujos comerciales de la Zona Libre de Colón.

Cuadro I.A1.2
América Latina y el Caribe: valor de las exportaciones e importaciones de servicios, 2022-2024[a]
(En millones de dólares)

Subregiones, agrupaciones y países	Exportaciones			Importaciones		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
América Latina y el Caribe	**213 571**	**239 317**	**267 601**	**285 827**	**293 877**	**295 869**
América Latina	**197 425**	**220 991**	**247 242**	**270 543**	**278 089**	**278 590**
América del Sur	**93 036**	**105 132**	**115 663**	**172 388**	**171 550**	**174 947**
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	**61 913**	**69 534**	**76 356**	**108 477**	**113 229**	**115 964**
Argentina	14 414	16 111	17 076	21 237	22 526	19 782
Brasil	40 291	45 194	49 775	79 909	82 790	88 284
Paraguay	1 637	2 020	2 246	1 879	2 041	2 122
Uruguay	5 571	6 210	7 259	5 452	5 873	5 776
Venezuela (República Bolivariana de)	...	...	...	...	...	...
Comunidad Andina (CAN)	**22 608**	**25 805**	**27 892**	**39 798**	**37 747**	**38 577**
Bolivia (Estado Plurinacional de)	924	1 197	1 348	2 734	2 523	2 321
Colombia	13 813	15 644	16 650	18 062	16 902	17 621
Ecuador	2 910	3 156	3 104	5 562	5 173	5 312
Perú	4 962	5 808	6 790	13 440	13 149	13 324
Alianza del Pacífico	**79 451**	**87 514**	**100 386**	**123 228**	**126 179**	**122 099**
Chile	8 515	9 792	11 415	24 114	20 574	20 406
México	52 161	56 270	65 531	67 613	75 555	70 749
Centroamérica	**40 708**	**46 576**	**50 069**	**23 928**	**24 767**	**26 653**
Costa Rica	12 759	14 842	17 733	5 767	6 339	7 190
El Salvador	4 322	5 109	5 941	2 774	2 647	2 929
Guatemala	3 886	4 273	4 642	5 385	5 677	6 670
Honduras	1 113	1 319	1 368	3 613	3 438	3 340
Nicaragua	1 560	1 561	1 598	1 112	1 137	1 075
Panamá (no incluye la Zona Libre de Colón)	17 067	19 472	18 718	5 277	5 528	5 449
El Caribe	**27 666**	**31 340**	**36 338**	**21 898**	**22 006**	**23 519**
Cuba	8 090	8 774	...	2 004	1 840	...
República Dominicana	11 419	12 911	15 838	5 925	5 632	5 655
Comunidad del Caribe (CARICOM)	**16 248**	**18 429**	**20 500**	**15 973**	**16 374**	**17 864**
Bahamas	4 613	5 143	5 743	1 946	2 160	2 458
Barbados	1 177	1 318	1 435	430	438	464
Belice	851	974	1 192	350	305	316
Guyana	217	237	310	3 782	4 738	5 824
Haití	101	102	140	689	585	585
Jamaica	4 522	5 273	6 055	3 217	3 464	3 326
Suriname	143	173	198	640	631	864
Trinidad y Tabago	897	1 166	1 346	3 188	2 146	2 018
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECO)	**3 727**	**4 184**	**4 315**	**1 732**	**1 905**	**2 009**
Antigua y Barbuda	1 028	1 123	1 212	509	555	599
Dominica	149	158	167	117	143	151
Granada	651	788	802	273	313	319
Saint Kitts y Nevis	511	547	589	231	253	260
San Vicente y las Granadinas	227	293	313	152	165	180
Santa Lucía	1 160	1 275	1 232	450	476	501

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de la balanza de pagos suministrada por los bancos centrales e institutos de estadística de los países de la región. Las cifras de Cuba provienen de UNCTAD, base de datos UNCTADStat, y sus valores para 2023 corresponden a estimaciones.

[a] Las cifras para 2024 son proyecciones de la CEPAL.

Cuadro I.A1.3

América Latina y el Caribe: valor del saldo de la balanza comercial de bienes y servicios, 2022-2024[a]

(En millones de dólares)

Subregiones, agrupaciones y países	Bienes			Servicios		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
América Latina y el Caribe	**-48 801**	**28 350**	**63 974**	**-72 256**	**-54 560**	**-28 267**
América Latina	**-44 452**	**45 574**	**68 885**	**-73 118**	**-57 098**	**-31 348**
América del Sur	**55 355**	**105 789**	**144 448**	**-79 352**	**-66 419**	**-59 285**
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	**58 076**	**80 554**	**97 677**	**-46 564**	**-43 695**	**-39 609**
Argentina	12 352	-2 937	24 845	-6 823	-6 416	-2 706
Brasil	44 153	80 582	68 027	-39 618	-37 596	-38 510
Paraguay	-1 929	825	504	-242	-20	124
Uruguay	3 499	2 083	4 301	119	337	1 483
Venezuela (República Bolivariana de)	-9 796	-3 416	-312	...	...	...
Comunidad Andina (CAN)	**3 345**	**13 327**	**23 917**	**-17 189**	**-11 942**	**-10 686**
Bolivia (Estado Plurinacional de)	2 813	171	502	-1 810	-1 326	-973
Colombia	-12 178	-6 732	-6 394	-4 249	-1 258	-971
Ecuador	2 544	2 210	7 806	-2 652	-2 017	-2 208
Perú	10 166	17 678	22 002	-8 478	-7 341	-6 534
Alianza del Pacífico	**-25 399**	**20 721**	**26 182**	**-43 777**	**-38 665**	**-21 713**
Chile	3 729	15 323	23 167	-15 599	-10 782	-8 991
México	-27 116	-5 549	-12 593	-15 452	-19 285	-5 218
Centroamérica	**-46 553**	**-49 388**	**-50 483**	**16 780**	**21 809**	**23 416**
Costa Rica	-4 658	-3 245	-2 630	6 992	8 503	10 544
El Salvador	-9 569	-8 865	-9 377	1 548	2 462	3 012
Guatemala	-14 300	-14 329	-14 766	-1 499	-1 404	-2 029
Honduras	-6 040	-6 040	-7 376	-2 500	-2 119	-1 971
Nicaragua	-2 791	-2 692	-2 911	448	424	523
Panamá (no incluye la Zona Libre de Colón)	-9 196	-14 218	-13 732	11 790	13 943	13 338
El Caribe	**-22 362**	**-18 764**	**-22 145**	**5 768**	**9 334**	**12 819**
Cuba	-3 541	-1 290	-1 450	6 086	6 934	...
República Dominicana	-17 162	-15 891	-15 040	5 494	7 279	10 183
Comunidad del Caribe (CARICOM)	**1 939**	**-4 964**	**2 352**	**275**	**2 055**	**2 636**
Bahamas	-3 042	-3 241	-4 531	2 668	2 983	3 284
Barbados	-1 217	-964	-1 016	747	880	971
Belice	-706	-777	-857	501	669	877
Guyana	7 675	6 574	15 910	-3 565	-4 502	-5 513
Haití	-3 508	-3 758	-3 513	-587	-483	-445
Jamaica	-4 608	-4 400	-4 100	1 305	1 809	2 729
Suriname	755	788	1 098	-497	-458	-666
Trinidad y Tabago	9 181	3 723	2 418	-2 292	-980	-672
Organización de Estados del Caribe Oriental (OECO)	**-2 592**	**-2 908**	**-3 057**	**1 995**	**2 279**	**2 287**
Antigua y Barbuda	-642	-651	-703	519	568	613
Dominica	-209	-265	-281	32	16	16
Granada	-457	-596	-606	378	474	483
Saint Kitts y Nevis	-340	-390	-383	280	293	330
San Vicente y las Granadinas	-334	-347	-379	75	129	134
Santa Lucía	-609	-658	-704	711	799	817

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de la balanza de pagos suministrada por los bancos centrales e institutos de estadística de los países de la región. Las cifras de Cuba provienen de UNCTAD, base de datos UNCTADStat, y sus valores para 2023 corresponden a estimaciones.

[a] Las cifras para 2024 son proyecciones de la CEPAL.

CAPÍTULO

II

El rol del comercio en la seguridad alimentaria de América Latina y el Caribe

Introducción

A. Panorama general de la seguridad alimentaria en América Latina y el Caribe

B. Vínculos entre la seguridad alimentaria y el comercio internacional en la región

C. Espacios para fortalecer el aporte del comercio a la seguridad alimentaria

Bibliografía

Anexo II.A1

Introducción

El concepto de seguridad alimentaria ha adquirido una creciente presencia en la agenda multilateral de cooperación desde la celebración de la Cumbre Mundial sobre la Alimentación, en Roma, en noviembre de 1996. El Plan de Acción acordado en esa oportunidad establece el objetivo de alcanzar la seguridad alimentaria a nivel individual, familiar, nacional, regional y mundial, y estipula que "existe seguridad alimentaria cuando todas las personas tienen en todo momento acceso físico y económico a suficientes alimentos inocuos y nutritivos para satisfacer sus necesidades alimenticias y sus preferencias en cuanto a los alimentos a fin de llevar una vida activa y sana" (FAO, 1996). En dicho documento, se constataba asimismo que más de 800 millones de personas, particularmente en los países en desarrollo, no disponían de alimentos suficientes para satisfacer sus necesidades nutricionales básicas. Con la aprobación en 2015 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), la búsqueda de la seguridad alimentaria quedó plasmada en la meta 2.1: "De aquí a 2030, poner fin al hambre y asegurar el acceso de todas las personas, en particular los pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad, incluidos los niños menores de 1 año, a una alimentación sana, nutritiva y suficiente durante todo el año". Sin embargo, las crisis sucesivas que ha sufrido la economía mundial en los últimos años han causado retrocesos en el camino hacia la consecución de esta meta en América Latina y el Caribe y en todo el mundo (CEPAL, 2024; FAO y otros, 2024).

Algunas de las múltiples dimensiones del concepto de seguridad alimentaria se refieren a variables cuantitativas (por ejemplo, cuál es la ingesta mínima diaria de calorías y otros nutrientes necesaria para llevar una vida activa y sana, o cuáles son los niveles de ingreso necesarios para acceder a ella), mientras que otras son eminentemente cualitativas (por ejemplo, las preferencias alimenticias de las personas, que tienen un marcado componente cultural). Por otra parte, los factores determinantes de la seguridad —o inseguridad— alimentaria varían según el nivel de análisis (individual, familiar, nacional, regional o mundial). A nivel agregado (países y regiones), el comercio internacional —principalmente de alimentos, pero también de los insumos necesarios para su producción— juega un papel crucial en la búsqueda de la seguridad alimentaria. Al tiempo que permiten acceder a alimentos cuya producción local resulta imposible o demasiado costosa debido a las condiciones climáticas, la insuficiente disponibilidad de tierra o tecnología, u otras razones, las importaciones pueden suplir la producción local cuando esta se ve restringida temporalmente por eventos como plagas, conflictos o fenómenos climáticos extremos. Por otra parte, los ingresos generados por las exportaciones pueden destinarse a la adquisición de alimentos, ya sea producidos localmente o importados. Así, el comercio internacional y las normas que lo regulan son parte integral de lo que Hopkins y Puchala (1978) denominan "el sistema internacional de producción, distribución y consumo de alimentos".

Los tres principales tipos de participantes en el comercio mundial de alimentos son los Estados nacionales, instituciones internacionales como la Organización Mundial del Comercio (OMC) y la Comisión del Codex Alimentarius (CAC), y grandes multinacionales agroindustriales, como Archer Daniels Midland (ADM), Bunge, Cargill, COFCO y Louis Dreyfus. Especialmente en la comercialización de productos básicos, como granos y oleaginosas, estas empresas poseen un significativo poder para decidir qué, cómo y dónde producir, y qué mercados abastecer de modo prioritario. Otros actores empresariales relevantes a lo largo de la cadena de valor son los proveedores de insumos como semillas y fertilizantes, los fabricantes de alimentos procesados y las grandes cadenas de supermercados y de restoranes de comida rápida. Dado el gran tamaño y la presencia mundial que suelen tener estos actores, sus decisiones de negocio pueden tener gran impacto en las condiciones de acceso a los alimentos en los países en que operan, por ejemplo, al privilegiar los cultivos de exportación sobre otros cuyo consumo es principalmente local.

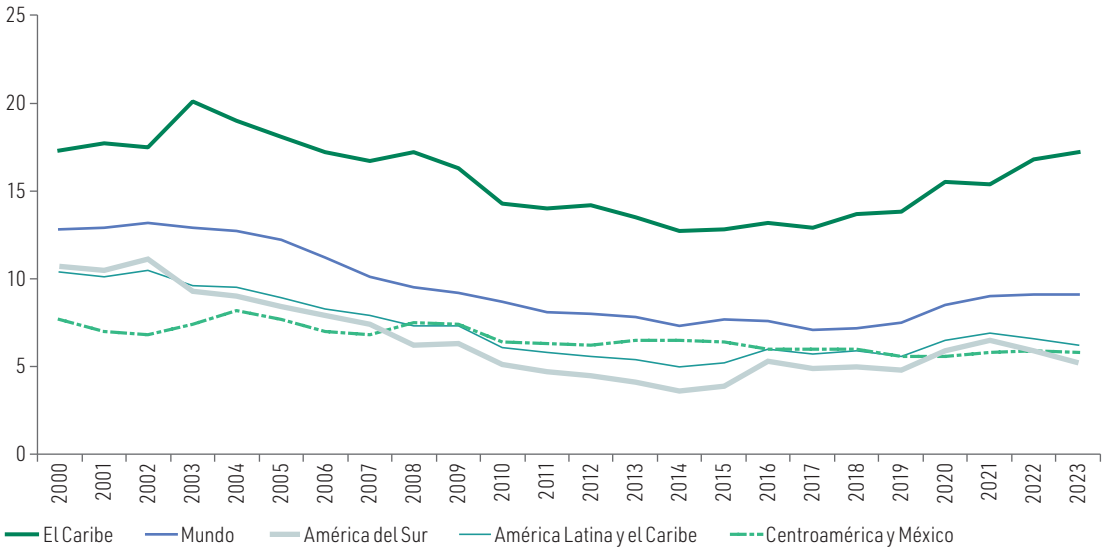
La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) ha identificado a la agricultura orientada a la seguridad alimentaria como uno de los sectores dinamizadores del crecimiento económico regional, en virtud de las importantes ventajas competitivas que América Latina y el Caribe

exhibe en la producción de alimentos (CEPAL, 2023a). En el presente capítulo se examina el papel del comercio internacional en la búsqueda de la seguridad alimentaria en la región. En la sección A se presenta un panorama general de la seguridad alimentaria en América Latina y el Caribe, así como en las subregiones que la componen. A continuación, en la sección B se analiza la situación regional respecto de los principales indicadores que vinculan al comercio con la seguridad alimentaria. Por último, en la sección C se examinan los espacios existentes para fortalecer la contribución del comercio —particularmente el intrarregional— a una mayor seguridad alimentaria en la región.

A. Panorama general de la seguridad alimentaria en América Latina y el Caribe

Se estima que en 2023 el 9,1% de la población mundial —733 millones de personas— sufrió hambre, definida como la prevalencia de la subalimentación (FAO y otros, 2024). Esta cifra representa una caída de 3,7 puntos porcentuales respecto de 2000, pero un aumento de 1,6 puntos porcentuales con respecto a 2019, previo a la irrupción de la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) y al alza del precio de los alimentos causada por la guerra entre la Federación de Rusia y Ucrania (véase el gráfico II.1). En América Latina y el Caribe, la prevalencia del hambre en 2023 fue significativamente menor que a nivel mundial, y afectó al 6,2% de la población. Si bien esta cifra se ubica 4,2 puntos porcentuales por debajo de la registrada en 2000, se mantiene en niveles levemente superiores a los observados antes de la pandemia, pese a la disminución que experimentó en 2022 y 2023. Se estima que ese último año, 41 millones de personas sufrieron hambre en la región (4,7 millones de personas más que en 2019). De ellas, 22,8 millones (56%) residían en América del Sur, 10,5 millones (26%) vivían en Centroamérica y México, y 7,7 millones (19%) en el Caribe. La menor prevalencia del hambre en la región en los últimos dos años se explica por su caída en América del Sur, ya que se ha mantenido estable en la subregión de Centroamérica y México y, de hecho, ha aumentado en el Caribe.

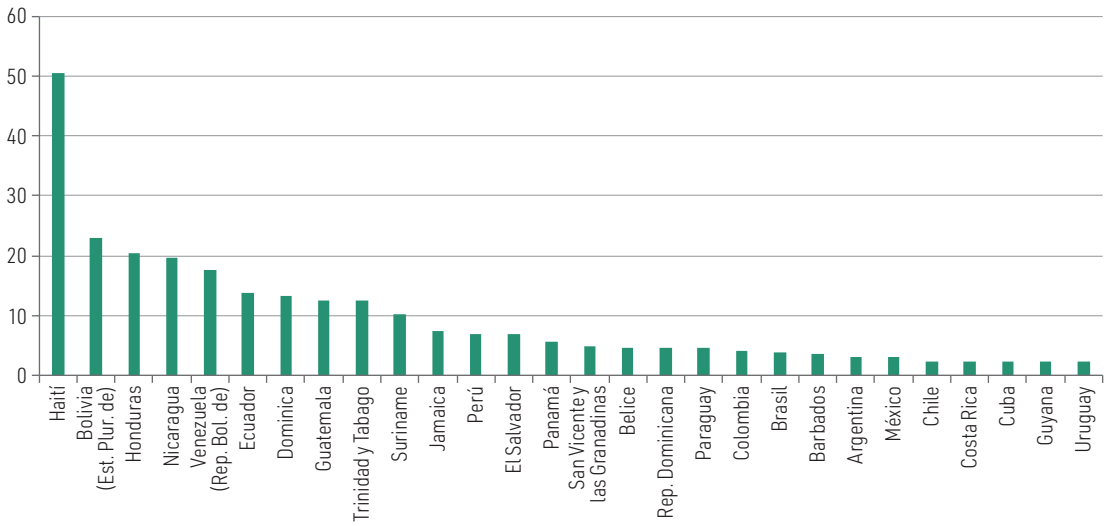
Gráfico II.1
Mundo, América Latina y el Caribe y subregiones: prevalencia de la subalimentación, 2000-2023
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), base de datos FAOSTAT [en línea] http:// www.fao.org/faostat/en/#data.

En términos porcentuales, la prevalencia del hambre es muy superior en el Caribe (17,2%) con respecto a América del Sur (5,2%) y Centroamérica y México (5,8%). Esto se explica principalmente por la situación en Haití, donde se estima que la mitad de la población sufrió hambre en el trienio 2021-2023. Los otros países con tasas superiores al 10% en ese período son Bolivia (Estado Plurinacional de), Venezuela (República Bolivariana de) y el Ecuador en América del Sur, Honduras, Nicaragua y Guatemala en Centroamérica, y Dominica, Trinidad y Tabago y Suriname en el Caribe (véase el gráfico II.2). En el otro extremo, 14 países presentaron tasas de prevalencia de la subalimentación inferiores al 5%.

Gráfico II.2
América Latina y el Caribe (28 países): prevalencia de la subalimentación, promedio 2021-2023
(En porcentajes)



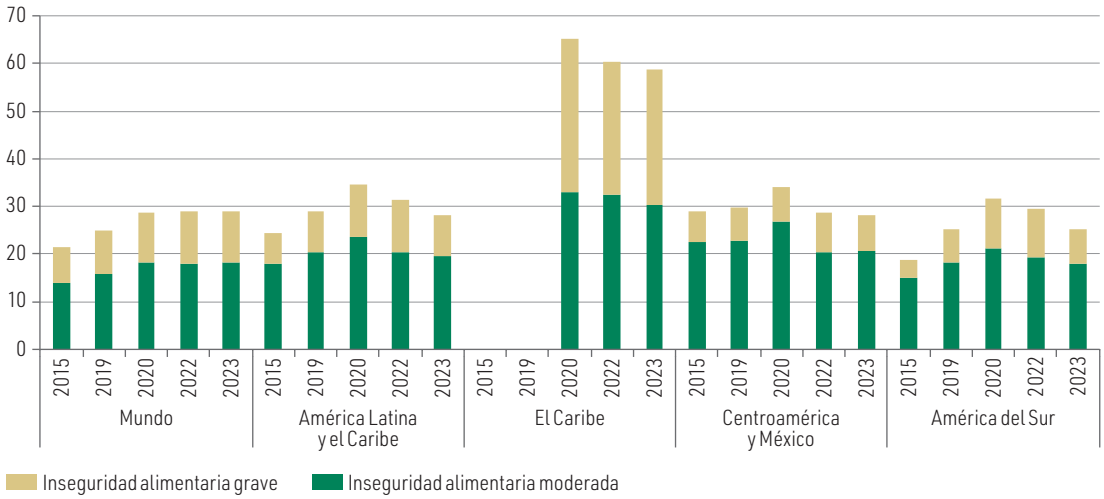
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), base de datos FAOSTAT [en línea] http:// www.fao.org/faostat/en/#data.
Nota: Se estima que las tasas de subalimentación de Chile, Costa Rica, Cuba, Guyana y el Uruguay son inferiores al 2,5%.

Una métrica complementaria a la de la prevalencia de la subalimentación es la prevalencia de la inseguridad alimentaria moderada o grave. Este indicador, disponible desde 2015, es una estimación de la proporción de la población que enfrenta limitaciones para obtener alimentos suficientes en el transcurso de un año. La inseguridad alimentaria moderada se refiere a una situación en la que las personas se enfrentan a incertidumbres sobre su capacidad para obtener alimentos y se ven obligadas a reducir la calidad o cantidad de alimentos que consumen, debido a la falta de dinero u otros recursos. La inseguridad alimentaria grave significa que las personas probablemente se han quedado sin comida, han padecido hambre y, en el caso más extremo, han pasado días sin comer (FAO y otros, 2023).

El 28,2% de la población de América Latina y el Caribe (188 millones de personas) enfrentó inseguridad alimentaria moderada o grave en 2023, lo que muestra un pronunciado descenso desde la tasa máxima del 34,6% registrada en 2020 en el contexto de la pandemia (véase el gráfico II.3). Por primera vez desde que se registra este indicador, en 2023 la prevalencia de inseguridad alimentaria moderada o grave en la región fue levemente inferior a la registrada a nivel mundial (28,9%). En ese mismo año, el valor de dicho indicador en América del Sur fue inferior al promedio regional (25,1%), mientras que en Centroamérica y México fue igual a dicho promedio, y en el Caribe fue mucho mayor (58,8%). Algunos países de la región no informan de este indicador, pero, entre los que sí informan, las tasas más altas se registran en general en países caribeños y centroamericanos (véase el gráfico II.4). En

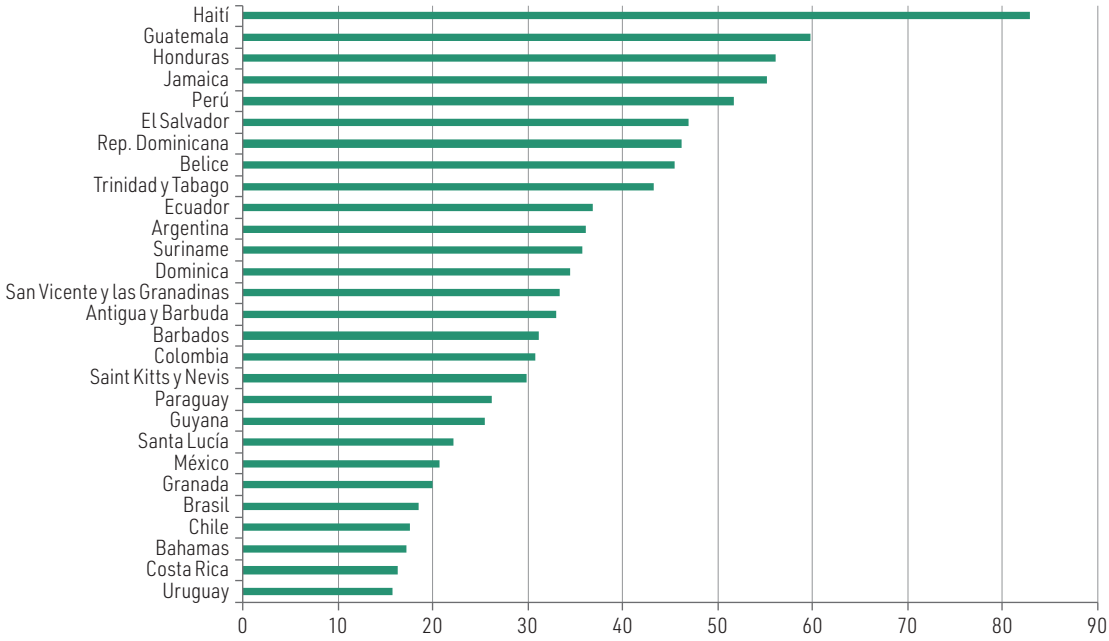
el trienio 2021-2023, la prevalencia de la inseguridad alimentaria moderada o grave superó el 20% de la población en 22 de los 28 países para los que se cuenta con información. Las excepciones son (en orden ascendente): Uruguay, Costa Rica, Bahamas, Chile, Brasil y Granada.

Gráfico II.3
Mundo, América Latina y el Caribe y subregiones: prevalencia de la inseguridad alimentaria moderada y grave, 2015, 2019, 2020, 2022 y 2023
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), base de datos FAOSTAT [en línea] http:// www.fao.org/faostat/en/#data.
Nota: No se dispone de información previa a 2020 para el Caribe.

Gráfico II.4
América Latina y el Caribe (28 países): prevalencia de la inseguridad alimentaria moderada o grave, promedio 2021-2023
(En porcentajes de la población total)

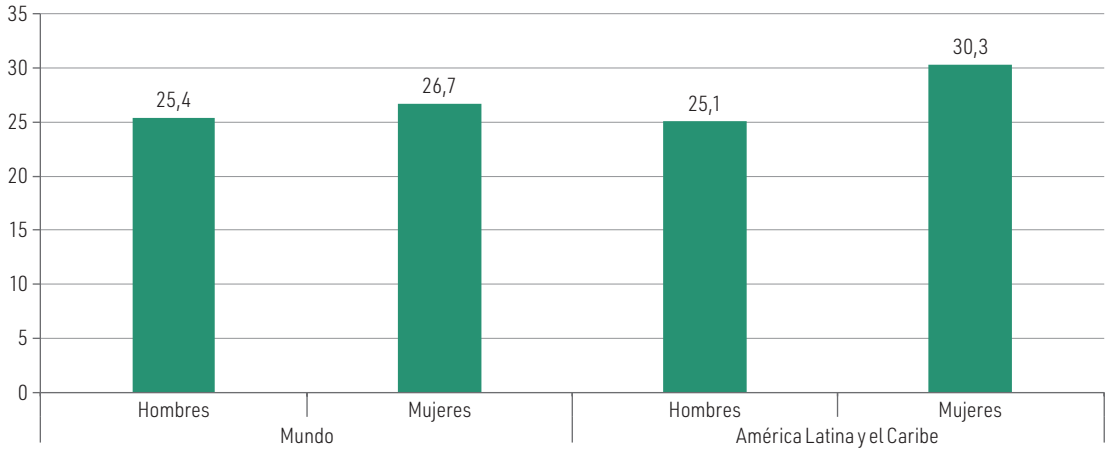


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), base de datos FAOSTAT [en línea] http:// www.fao.org/faostat/en/#data.

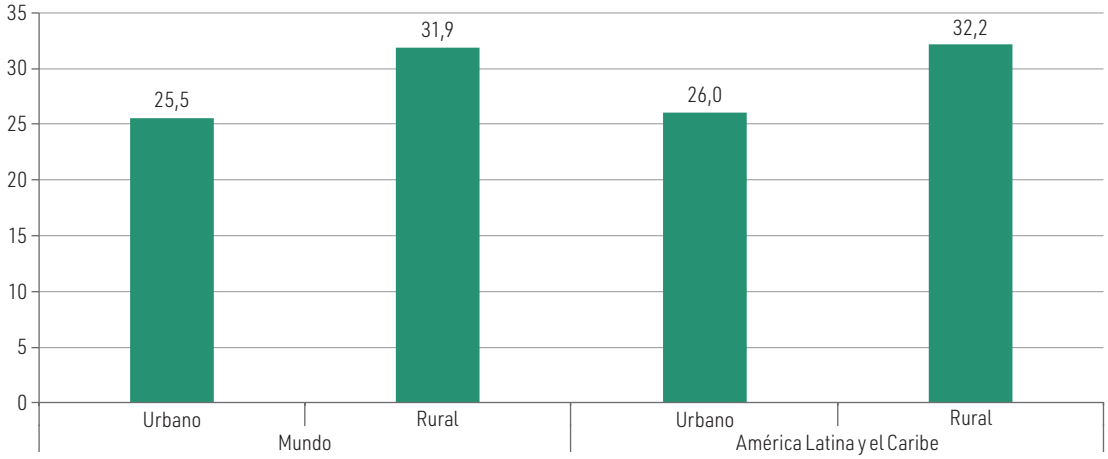
En el mundo y en la región, la inseguridad alimentaria afecta más a las mujeres que a los hombres, situación que se explica, en gran medida, por las disparidades en educación, empleo a tiempo completo y participación en la fuerza laboral (FAO, 2023). Sin embargo, la brecha de género es mucho mayor en la región que a nivel mundial: en 2023, el 30,3% de las mujeres adultas de América Latina y el Caribe sufrió inseguridad alimentaria moderada o grave, tasa que supera en 5,2 puntos porcentuales a la prevalencia entre los hombres[1]. En contraste, a nivel mundial, la diferencia fue de 1,3 puntos porcentuales (véase el gráfico II.5A). Por otra parte, tanto en el mundo como en la región, la inseguridad alimentaria golpea más a la población rural (generalmente más pobre) que a la urbana. La brecha en los niveles de prevalencia fue similar en ambos casos: 6,4 y 6,2 puntos porcentuales, respectivamente (véase el gráfico II.5B).

Gráfico II.5
Mundo y América Latina y el Caribe: prevalencia de la inseguridad alimentaria moderada o grave por sexo y nivel de urbanización, 2023
(En porcentajes)

A. Por sexo



B. Por nivel de urbanización



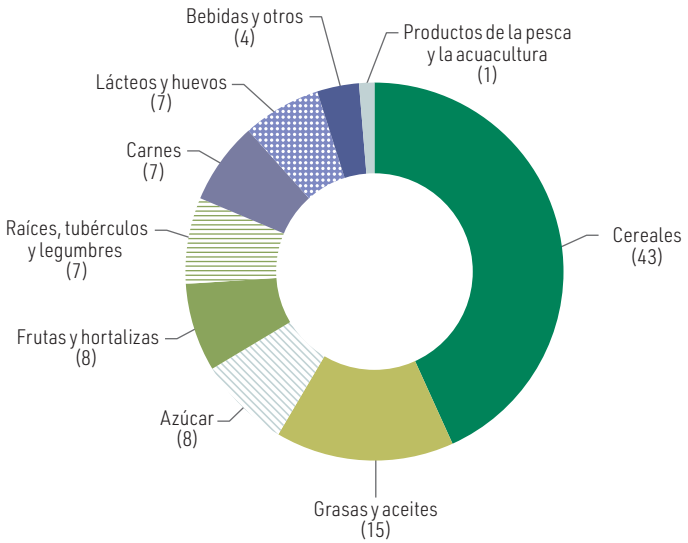
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), base de datos FAOSTAT [en línea] http:// www.fao.org/faostat/en/#data.

[1] En la región, la brecha entre hombres y mujeres llegó a ser de 9,1 puntos porcentuales en 2021 (29,3% y 38,4%, respectivamente), ya que la crisis generada por la pandemia afectó en mayor medida los ingresos y actividades económicas de las mujeres (FAO y otros, 2023). Desde entonces, ha caído por dos años consecutivos para situarse en 2023 en un nivel casi idéntico al registrado en 2019 (5,3 puntos porcentuales).

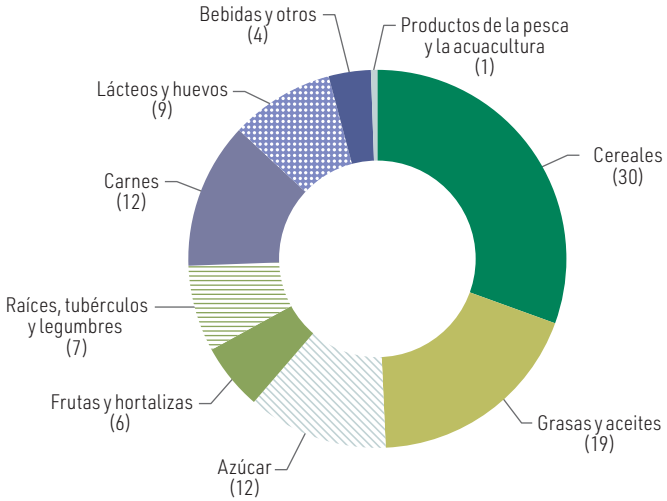
Al igual que a nivel mundial, los cereales, las grasas y aceites y el azúcar son los principales componentes del suministro alimentario de energía (medido en kilocalorías diarias por persona) en las tres subregiones de América Latina y el Caribe. Se destaca el mayor peso relativo de los cereales en Centroamérica y México, de las frutas y hortalizas en el Caribe, y de las carnes en América del Sur (véase el gráfico II.6). En las tres subregiones, al igual que en el mundo, los productos de la pesca y la acuacultura representan apenas el 1% del suministro alimentario diario de energía.

Gráfico II.6
Mundo y subregiones de América Latina y el Caribe: composición del suministro alimentario de energía por grandes categorías, 2021
(En porcentajes)

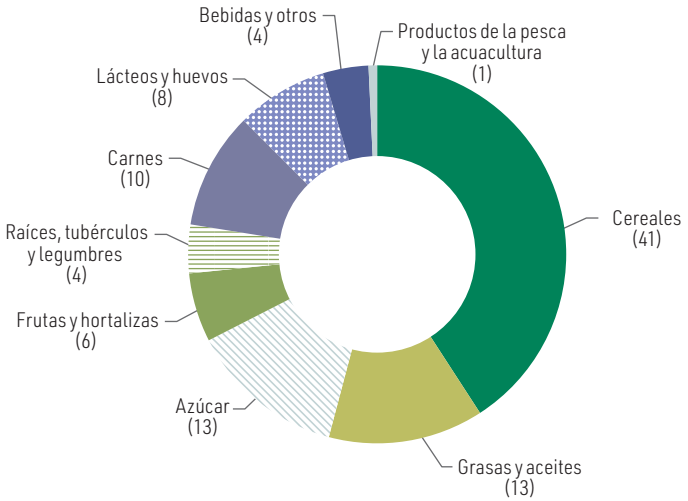
A. Mundo



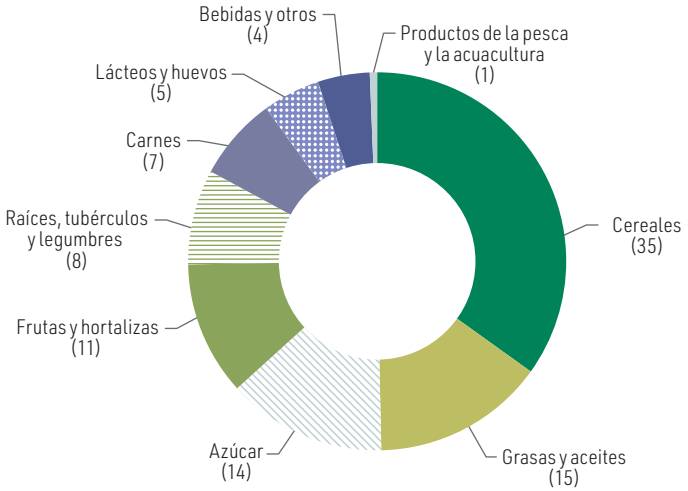
B. América del Sur



C. Centroamérica y México



D. El Caribe

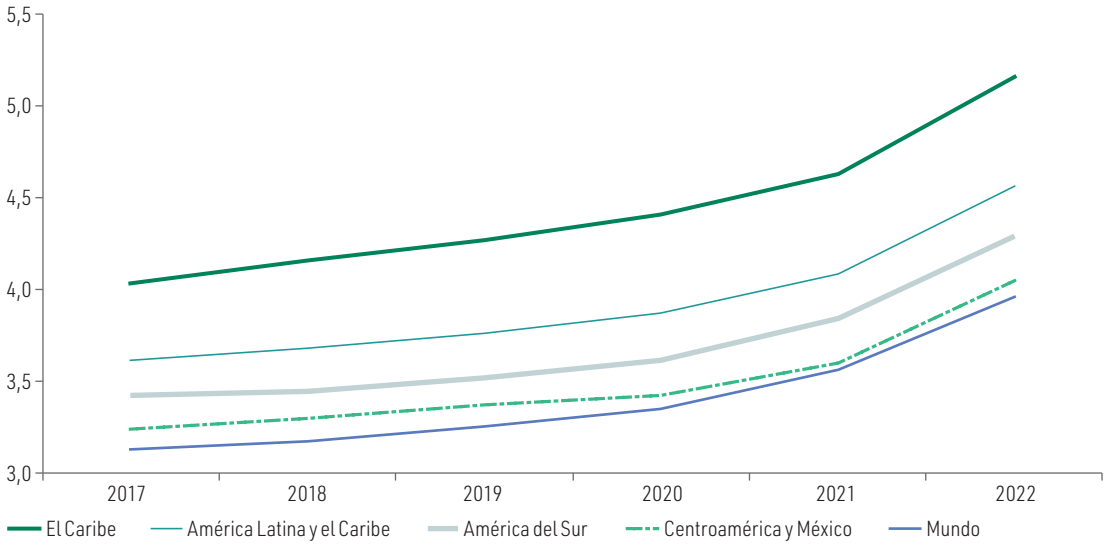


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), base de datos FAOSTAT [en línea] http:// www.fao.org/faostat/en/#data.

El costo de acceder a una dieta saludable[2] aumentó en torno al 26% en el mundo y en la región entre 2017 (cuando se comenzó a calcular este indicador) y 2022, como resultado de las diversas perturbaciones (pandemia, guerra en Ucrania) que han generado alzas en los precios de los alimentos y de sus insumos. Cabe notar que América Latina y el Caribe es la región con el mayor costo para acceder a una dieta saludable: 4,56 dólares por persona al día en paridad del poder adquisitivo (PPA). Esta cifra se ubica un 15% por encima del promedio mundial de 3,96 dólares PPA por persona al día (véase el gráfico II.7). El costo de acceder a una dieta saludable es especialmente alto en el Caribe, donde llega a 5,16 dólares PPA por persona al día (30% sobre el promedio mundial). Como consecuencia de ello, en 2022, la mitad de la población del Caribe no podía acceder a una dieta saludable, en comparación con el 26% en América del Sur y en Centroamérica y México.

[2] Este se define como el costo de adquirir la dieta saludable más barata posible en cada país, definida como una dieta formada por diversos alimentos disponibles localmente que satisfacen las necesidades energéticas y nutricionales (FAO y otros, 2024). Por ende, la composición de una dieta saludable varía entre los distintos países y regiones.

Gráfico II.7
Mundo, América Latina y el Caribe y subregiones: costo de acceder a una dieta saludable, 2017-2022
(En dólares diarios por persona, en paridad del poder adquisitivo)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), base de datos FAOSTAT [en línea] http:// www.fao.org/faostat/en/#data.

Se estima que el costo de cerrar la brecha de ingresos necesarios para acceder a una dieta saludable sería equivalente al 0,52% del PIB de la región en 2021, que, desglosado por subregiones, alcanza al 0,51% del PIB en América del Sur, al 0,73% del PIB en Centroamérica y México, y al 4,45% del PIB en el Caribe (FAO y otros, 2024b). Por países, este costo fluctúa de poco más del 31% del PIB en Haití (que influye significativamente en el alto costo para el Caribe) y el 5,3% del PIB en Honduras, a menos del 0,1% del PIB en Costa Rica, Panamá, la Argentina, Chile y el Uruguay. Cabe notar que el costo de no abordar el hambre y la desnutrición es mucho mayor, ya que asciende, en promedio, al 13,3% del PIB para los países del Caribe, al 6,9% del PIB en Centroamérica y México, y al 8,8% del PIB en América del Sur (FAO y otros, 2024). Al contribuir a equilibrar la oferta y la demanda de alimentos entre zonas excedentarias y deficitarias, el comercio internacional puede jugar un papel crucial en la reducción del costo de la canasta alimentaria en la región (véase la sección B).

B. Vínculos entre la seguridad alimentaria y el comercio internacional en la región

1. Panorama general del comercio regional de alimentos

En su conjunto, América Latina y el Caribe es cada vez más superavitaria en el comercio de alimentos, y, de hecho, es la principal región exportadora neta de alimentos a nivel mundial (OCDE/FAO, 2024)[3]. Medidas en dólares corrientes, sus exportaciones de alimentos se expandieron a una tasa media anual del 6,3% entre 2010 y 2022, y en ese último año llegaron a 349.000 millones de dólares (véase el gráfico II.8). Las importaciones regionales de alimentos crecieron al mismo ritmo entre 2010 y 2022,

[3] La definición de alimentos utilizada en este capítulo incluye a los productos agropecuarios y pesqueros, tanto primarios como procesados, que se clasifican en los capítulos 1 al 24 del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías. En el cuadro A1.1 del anexo se presenta la composición de las distintas categorías de alimentos analizadas.

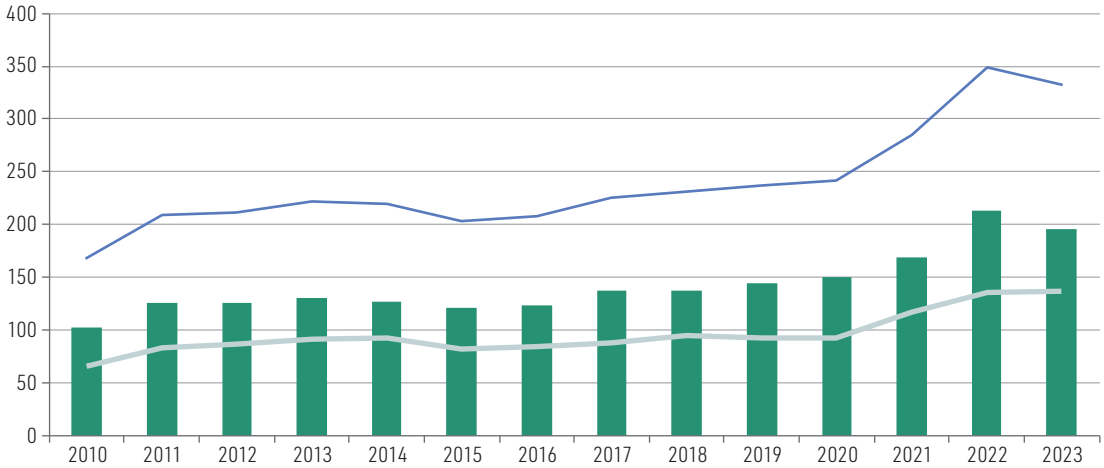
y ese último año alcanzaron los 136.000 millones de dólares. Ambos flujos superaron el dinamismo de las exportaciones e importaciones totales de bienes en igual período (3,9% y 4,6% anual, respectivamente). De este modo, la participación de los alimentos en las exportaciones totales de bienes de la región aumentó de un promedio del 19% en el trienio 2010-2012 a un promedio del 25% entre 2020 y 2022, en tanto que su peso en las importaciones totales de bienes creció del 7,5% al 9,4% entre ambos períodos. La región representó, en promedio, el 15,5% de las exportaciones mundiales de alimentos entre 2020 y 2022, 10 puntos porcentuales más que su participación promedio en las exportaciones mundiales de todos los bienes en igual período. Tres países de la región figuraron entre los diez principales exportadores mundiales de alimentos en 2022: el Brasil, en tercer lugar, con una participación del 7%; la Argentina, en séptimo lugar, con una participación del 3%, y México, en noveno lugar, con una participación del 2%. En este listado, la primera posición la ocupan conjuntamente los 27 miembros de la Unión Europea, con una participación del 35%, seguidos por los Estados Unidos, con el 9%.

Gráfico II.8

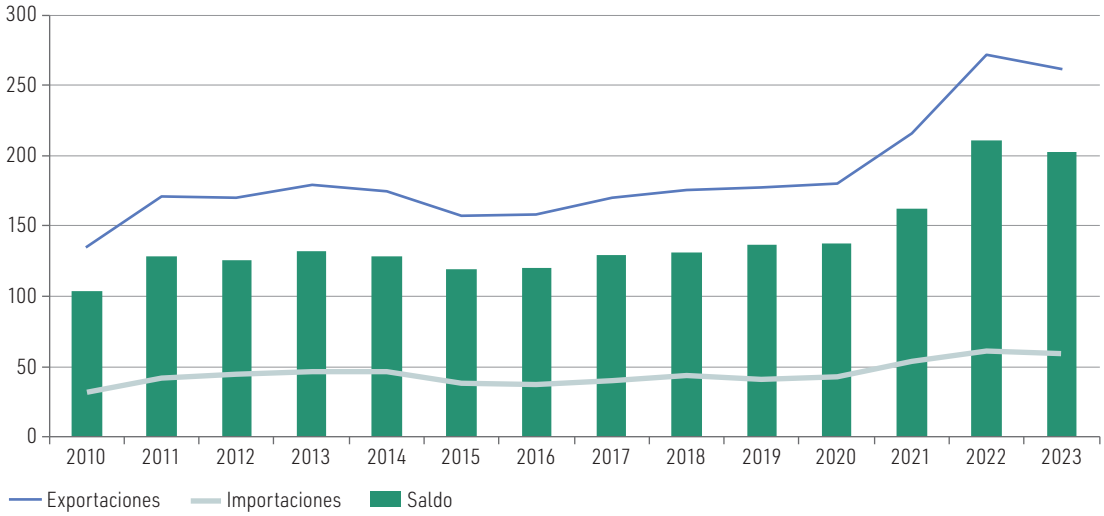
América Latina y el Caribe (33 países) y subregiones: valor del comercio de alimentos, 2010-2023

(En miles de millones de dólares)

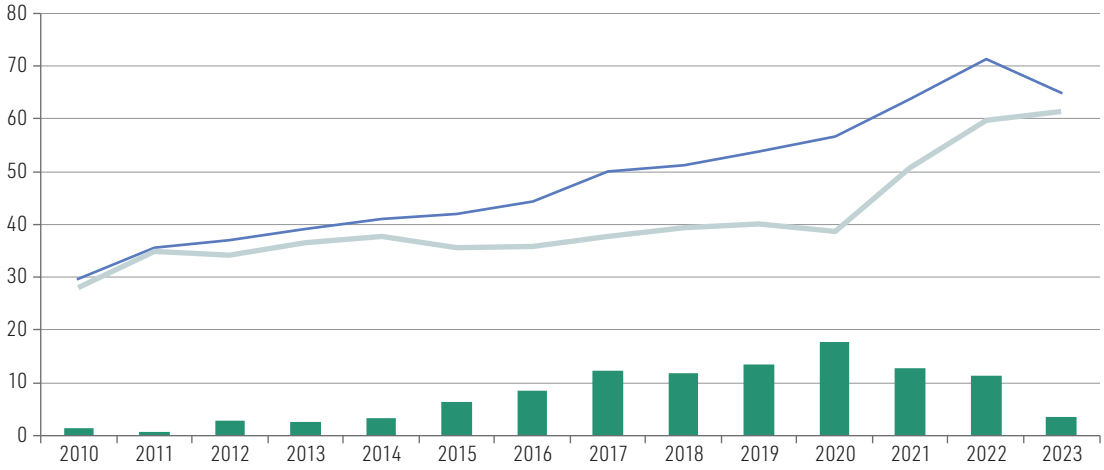
A. América Latina y el Caribe



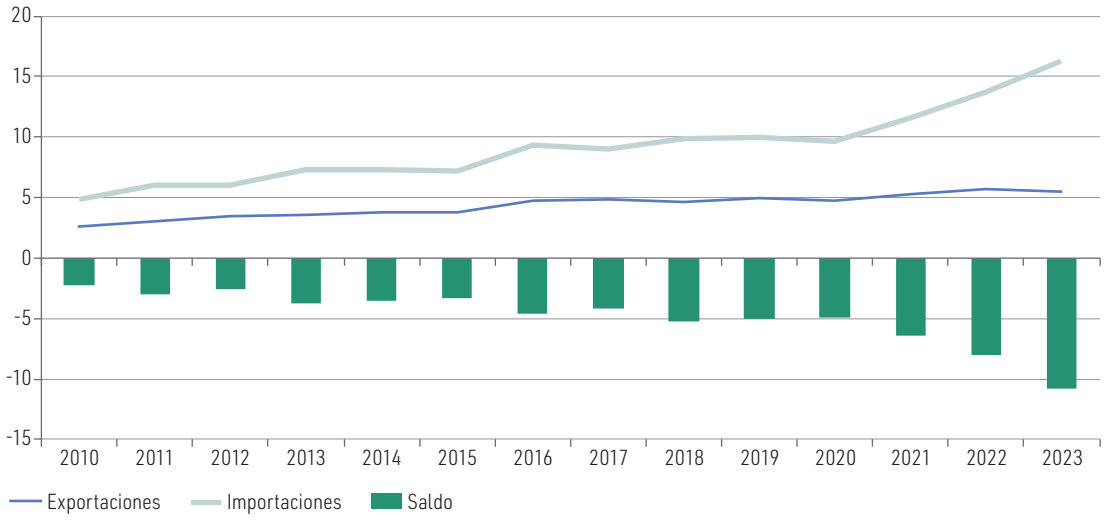
B. América del Sur



C. Centroamérica y México



D. 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://comtradeplus.un.org/.

Después de alcanzar su nivel máximo histórico en 2022, el valor de las exportaciones regionales de alimentos cayó un 5% en 2023[4]. Esto se debió a una combinación de factores: la contracción del comercio mundial de bienes en ese último año (véase el capítulo I), la caída de los precios de varios de los principales productos agrícolas y agropecuarios exportados por la región a partir del último trimestre de 2022, y la grave sequía que afectó a varios países, entre ellos la Argentina, el Brasil y el Uruguay. A causa de este fenómeno, el valor de las exportaciones agroindustriales argentinas se contrajo un 36% en 2023. Las mayores caídas se produjeron en los envíos de los complejos del trigo (70%), la soja (44%) y el maíz (33%) (Bolsa de Comercio de Rosario, 2024).

La creciente especialización exportadora de alimentos de la región se pone de manifiesto en que el peso de sus envíos de productos agropecuarios y pesqueros en el valor total de la producción de dicho sector aumentó de un promedio del 53% entre 2011 y 2013 a un promedio del 68% entre 2021 y 2023 (OCDE/FAO, 2024). No obstante, existe una gran heterogeneidad entre las distintas subregiones

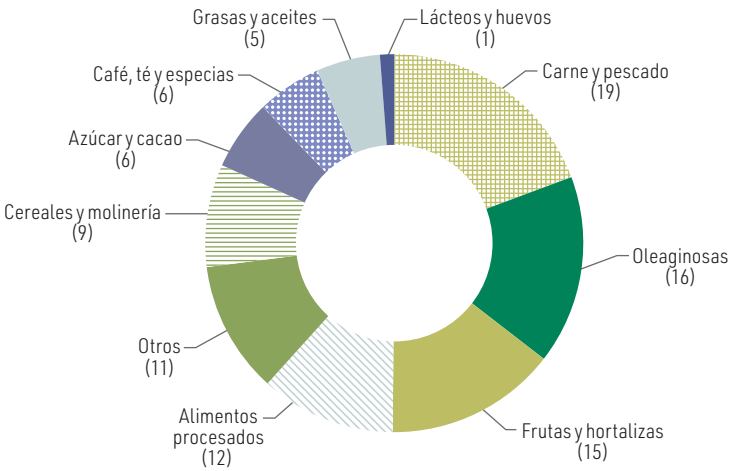
[4] En lo que resta de este capítulo, el análisis de los flujos comerciales llega hasta 2022, debido a que al momento de escribirlo no se contaba con información desagregada por productos para 2023 de todos los países de la región.

en términos de los patrones del comercio de alimentos: mientras que América del Sur explica el grueso de las exportaciones y del superávit regionales, la subregión integrada por Centroamérica y México es levemente superavitaria y el Caribe registra un persistente déficit.

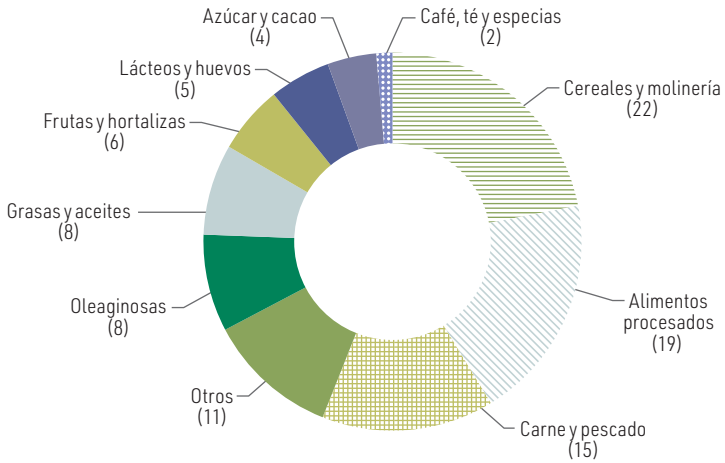
La principal categoría de las exportaciones regionales de alimentos, según el monto exportado, es la de carnes, pescados y sus preparaciones, que, en promedio, representó el 19% del valor de los envíos totales en el trienio 2020-2022 (véase el gráfico II.9A). Dentro de ella, las carnes representaron el 11% y los productos de la pesca y la acuacultura, el 6%, mientras que el grueso del 2% restante corresponde a preparaciones de carne o pescado. En segundo lugar se ubican las oleaginosas (principalmente porotos de soja), con una participación del 16%. En tercer lugar se sitúan las frutas y hortalizas (15%), agrupación en la que las frutas son el componente principal (11%). Los alimentos procesados se ubican en cuarto lugar, con el 12%, de los cuales el 6% corresponde a bebidas (principalmente alcohólicas).

Gráfico II.9
América Latina y el Caribe (33 países): distribución de las exportaciones e importaciones de alimentos por grandes categorías, promedio 2020-2022
(En porcentajes)

A. Exportaciones



B. Importaciones



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

Por su parte, los cereales (principalmente maíz y trigo) y productos de molinería constituyen la principal categoría de las importaciones regionales de alimentos, con una participación promedio del 22% en el trienio 2020-2022 (véase el gráfico II.9B). A continuación, se ubican los productos procesados (19%), donde se destacan las preparaciones diversas y las bebidas (ambas con una participación del 6%). En tercer lugar, se ubican las carnes, pescados y sus preparaciones (15%), agrupación en la que las carnes representan el 12% y los pescados y otros productos de la pesca y la acuacultura, el 3%.

Existe un importante traslape entre los productos alimenticios más exportados y los más importados por la región. En ambos listados se incluyen los porotos, tortas y aceite de soja, el maíz, el trigo y las carnes bovina, porcina y de pollo (véase el cuadro II.1). Todos ellos son productos relevantes para satisfacer los requerimientos nutricionales de las personas, si bien algunos se destinan también a usos alternativos. En particular, el maíz y los porotos y tortas de soja se utilizan ampliamente como alimento para ganado y aves de corral, y el aceite de soja, el maíz y el azúcar se emplean para la producción de biocombustibles.

Cuadro II.1
América Latina y el Caribe: 15 principales productos exportados e importados del sector de alimentos, promedio 2020-2022
(En millones de dólares y porcentajes)

Principales productos exportados				
Posición	Código del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías	Descripción abreviada	Monto exportado *(En millones de dólares)*	Participación *(En porcentajes)*
1	120100	Porotos de soja	43 909	15,0
2	230400	Tortas y demás residuos sólidos de la extracción del aceite de soja	18 031	6,2
3	100590	Maíz, excepto para siembra	15 909	5,4
4	090111	Café, no tostado ni descafeinado	13 466	4,6
5	020230	Carne bovina congelada y deshuesada	13 332	4,6
6	170113	Azúcar de caña en bruto, sin adición de aromatizante ni colorante	9 850	3,4
7	150710	Aceite de soja y sus fracciones, en bruto	7 862	2,7
8	030616	Camarones y langostinos, congelados	7 774	2,7
9	080300	Plátanos frescos o secos	7 658	2,6
10	020714	Trozos y despojos congelados de carne de pollo	6 018	2,1
11	220300	Cerveza	5 212	1,8
12	080440	Aguacates (paltas), frescos o secos	4 381	1,5
13	020130	Carne bovina, fresca o refrigerada, deshuesada	4 187	1,4
14	020329	Carne porcina congelada, las demás	3 558	1,2
15	100199	Trigo y morcajo, excepto el trigo duro y excepto para siembra	3 520	1,2
		Subtotal	**164 667**	**56,4**

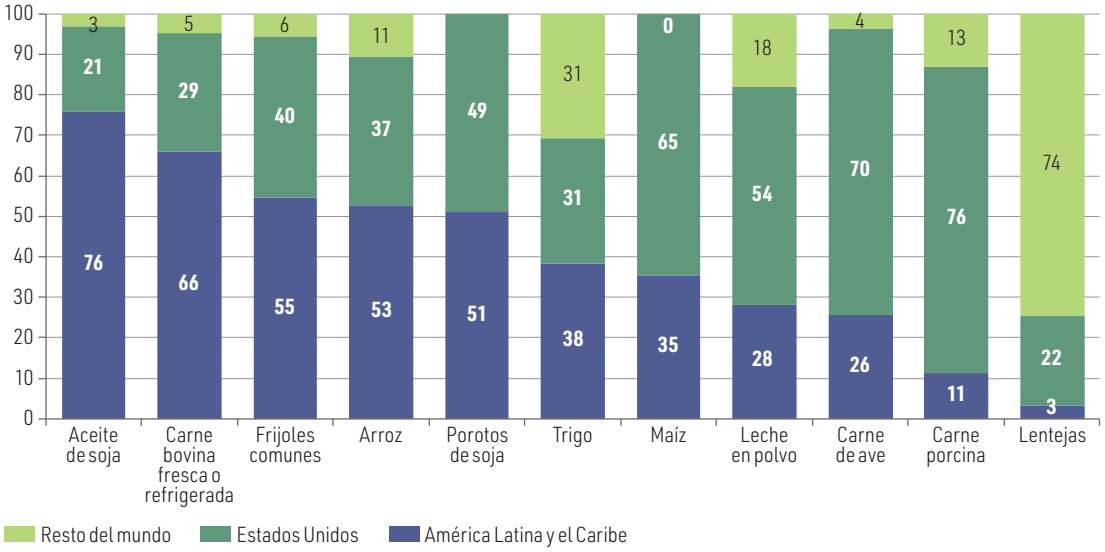
Principales productos importados				
Posición	Código del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías	Descripción abreviada	Monto importado *(En millones de dólares)*	Participación *(En porcentajes)*
1	100590	Maíz, excepto para siembra	9 698	8,5
2	120100	Porotos de soja	5 692	5,0
3	100199	Trigo y morcajo, excepto el trigo duro y excepto para siembra	4 836	4,2
4	230400	Tortas y demás residuos sólidos de la extracción del aceite de soja	4 272	3,7
5	210690	Las demás preparaciones alimenticias no expresadas ni comprendidas en otra parte	3 736	3,3
6	020130	Carne bovina fresca o refrigerada, deshuesada	2 380	2,1
7	230990	Alimentos para perros o gatos, excepto los acondicionados para la venta al por menor	2 040	1,8
8	150710	Aceite de soja y sus fracciones, en bruto	1 667	1,5
9	020312	Carne porcina fresca o refrigerada (piernas y sus trozos)	1 499	1,3
10	020329	Carne porcina refrigerada, las demás	1 267	1,1
11	040210	Leche y nata, concentradas o con adición de azúcar u otro edulcorante, en polvo, gránulos o demás formas sólidas, con un contenido de materias grasas inferior o igual al 1,5% en peso	1 239	1,1
12	110710	Malta de cebada u otros cereales, sin tostar	1 213	1,1
13	020714	Trozos y despojos congelados de carne de pollo	1 108	1,0
14	200410	Papas congeladas	1 052	0,9
15	220421	Los demás vinos, en contenedores de 2 litros o menos	1 025	0,9
		Subtotal	**42 723**	**37,2**

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

En promedio, en el trienio 2020-2022, tres cuartas partes de las importaciones regionales de aceite de soja provinieron de la propia región, al igual que dos tercios de las importaciones de carne bovina fresca o refrigerada, la mitad de las importaciones de frijoles, arroz y porotos de soja, casi el 40% de las importaciones de trigo, más de un tercio de las de maíz, y más de un cuarto de las de leche en polvo y carne de ave. En contraste, solo el 11% de las compras externas de carne porcina y el 3% de las de lentejas provino de la región (véase el gráfico II.10). En casi todos los casos, los Estados Unidos son el principal proveedor extrarregional, aunque el Canadá es, a gran distancia, el principal proveedor de lentejas (con una participación del 74%) y también es un proveedor relevante de trigo y carne porcina, con participaciones del 26% y el 9%, respectivamente. Ambos socios norteamericanos se benefician de su relativa cercanía geográfica (especialmente con respecto a México, Centroamérica y el Caribe) y del acceso preferencial de sus productos a varios países con los que han suscrito acuerdos de libre comercio (FAO/BID, 2024b). Fuera del continente americano, solo se destacan Nueva Zelandia (responsable del 6% de las importaciones regionales de leche en polvo) y Viet Nam (origen del 7% de las importaciones de arroz).

La heterogeneidad entre las distintas subregiones se aprecia en sus saldos comerciales por grandes categorías de alimentos (véase el gráfico II.11). América del Sur es superavitaria en todas las categorías y se destacan, por su elevado monto, los superávits registrados en oleaginosas y en carne y pescado. Por su parte, la subregión de Centroamérica y México registra los principales superávits en frutas y hortalizas y en alimentos procesados, y es marcadamente deficitaria en cereales y oleaginosas. El Caribe, en tanto, presenta déficits en la mayoría de las categorías.

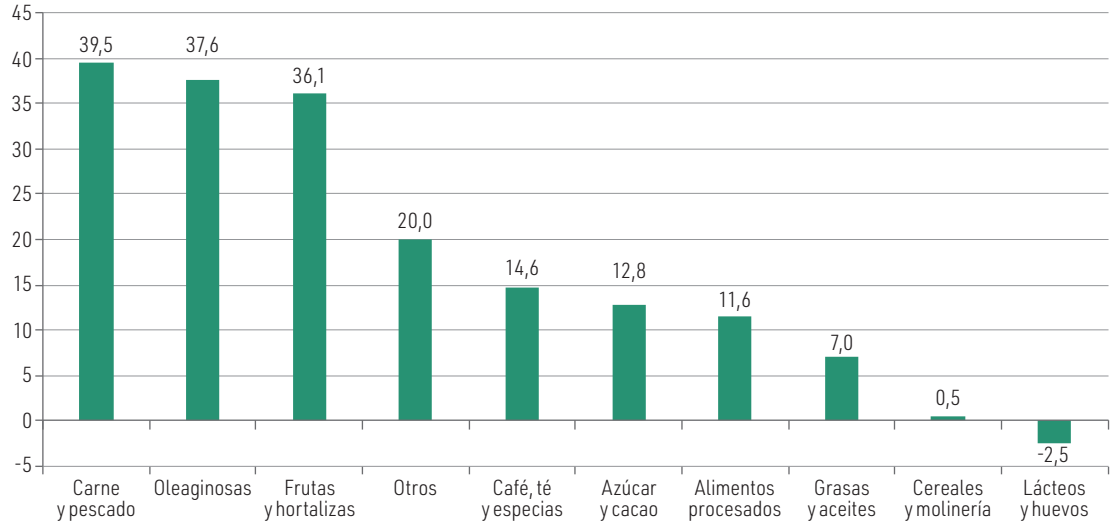
Gráfico II.10
América Latina y el Caribe: distribución por origen de las importaciones de alimentos seleccionados, promedio 2020-2022
(En porcentajes)



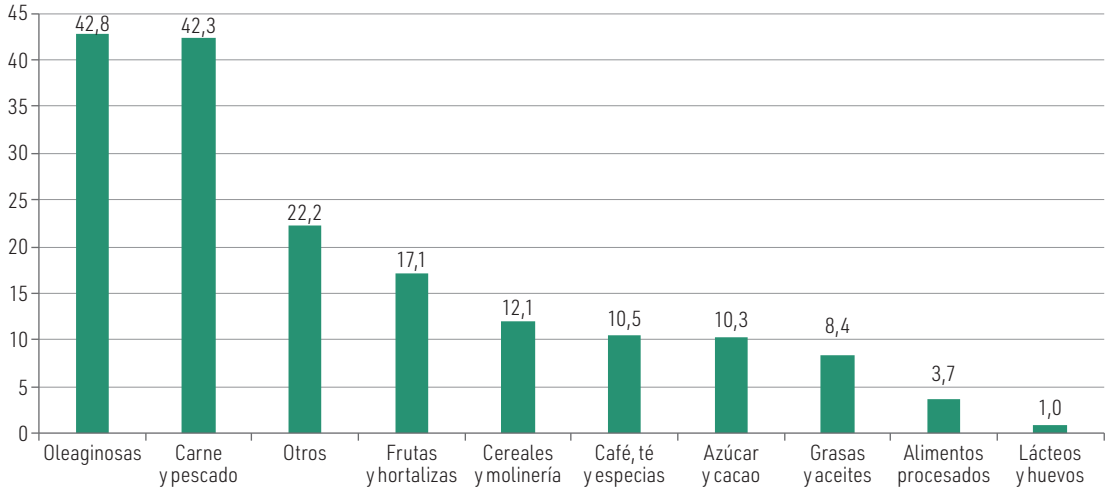
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de Centro de Comercio Internacional (CCI), base de datos Trade Map.

Gráfico II.11
América Latina y el Caribe (33 países) y subregiones: saldos del comercio de alimentos por grandes categorías, promedio 2020-2022
(En miles de millones de dólares)

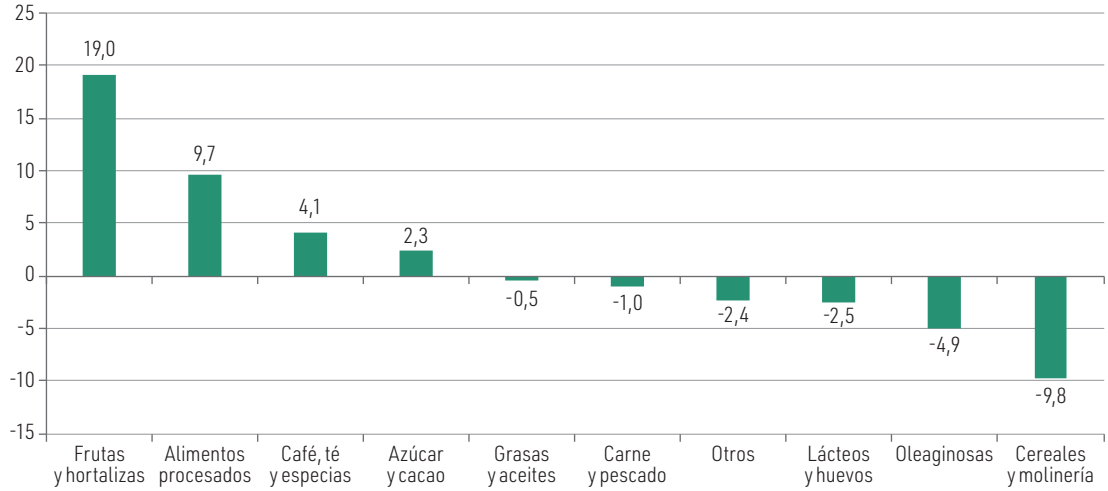
A. América Latina y el Caribe



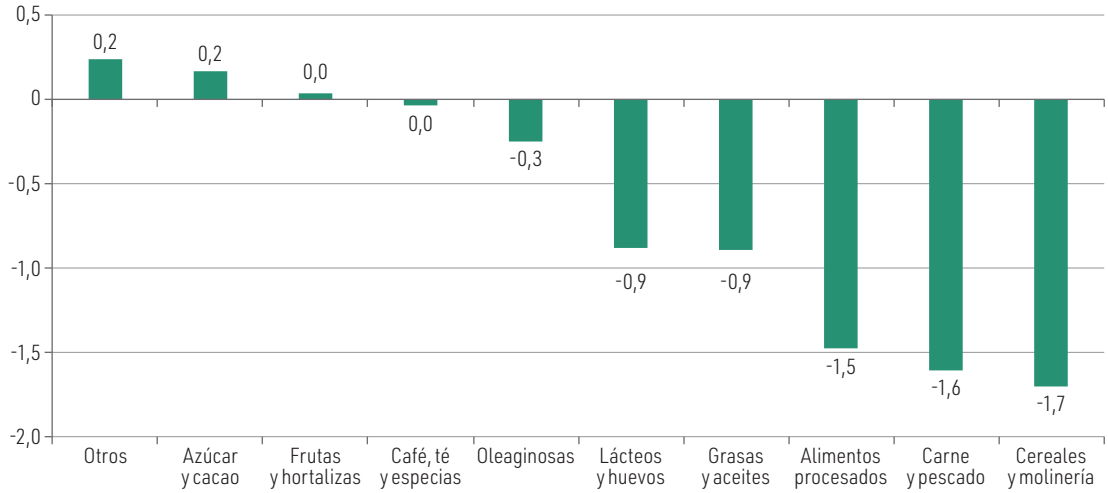
B. América del Sur



C. Centroamérica y México



D. El Caribe

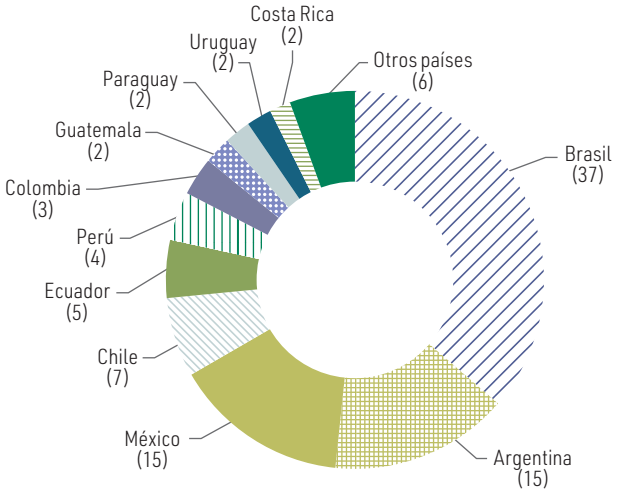


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] https://comtradeplus.un.org/.

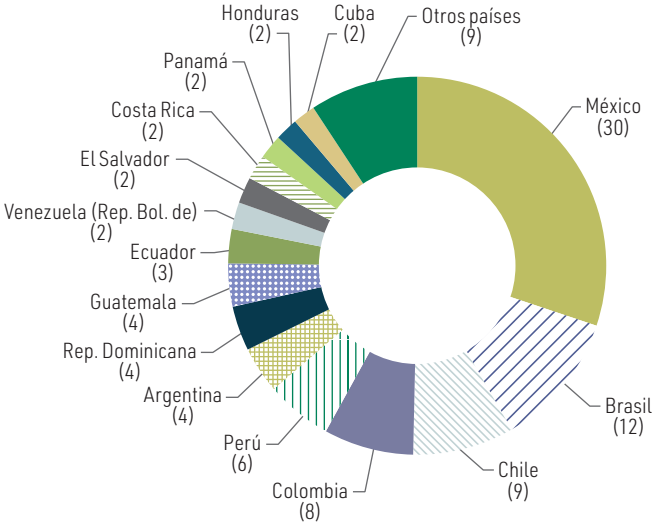
La distribución por países de las exportaciones regionales de alimentos revela un elevado grado de concentración. El Brasil por sí solo representó el 37% del total exportado en el trienio 2020-2022, y en conjunto los cinco mayores exportadores tuvieron una participación del 78% (véase el gráfico II.12A). Cabe notar que México, cuya participación en las exportaciones totales de alimentos fue del 15%, representó el 48% de las exportaciones de alimentos procesados, seguido del Brasil (16%) y Chile (9%). Las importaciones de alimentos exhiben una menor concentración geográfica: México representó el 30% del total entre 2020-2022, y los cinco principales importadores tuvieron una participación conjunta del 64% (véase el gráfico II.12B). Tanto Centroamérica como el Caribe alcanzan una mayor participación en las importaciones (13% y 11%, respectivamente) que en las exportaciones (7% y 2%, respectivamente).

Gráfico II.12
América Latina y el Caribe (33 países): distribución de las exportaciones e importaciones de alimentos, por país, promedio 2020-2022
(En porcentajes)

A. Exportaciones



B. Importaciones

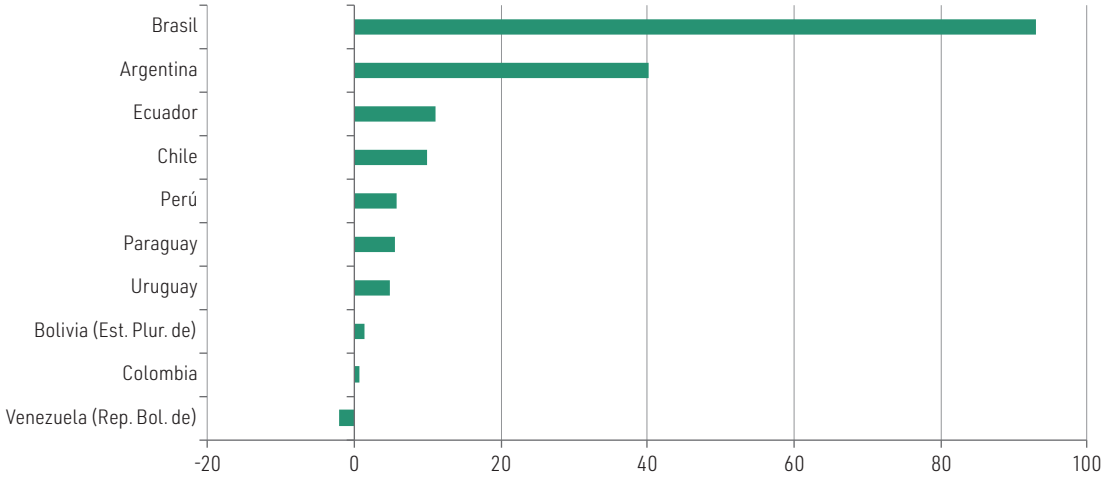


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] https://comtradeplus.un.org/.
Nota: Los datos de Haití y Venezuela (República Bolivariana de) corresponden a estadísticas espejo de sus socios comerciales.

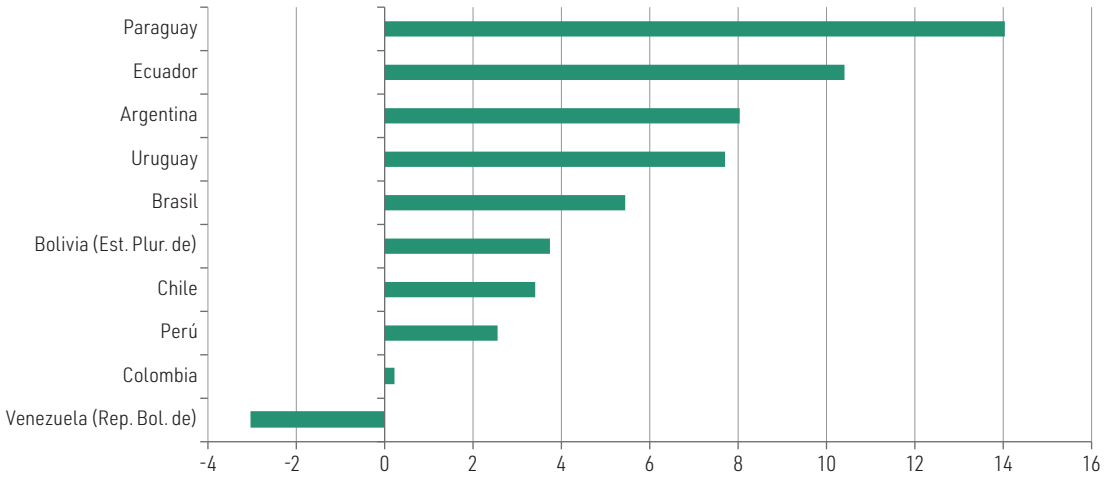
En el trienio 2020-2022, 15 países de la región registraron una posición superavitaria en el comercio de alimentos (véase el gráfico II.13). Este grupo incluye a todos los países sudamericanos excepto Venezuela (República Bolivariana de), México, los países centroamericanos (con la excepción de El Salvador y Panamá) y Guyana (único país superavitario del Caribe). Si bien el número de países deficitarios (18) es mayor que el de países superavitarios, el 88% de la población de la región en 2022 residía en el segundo grupo (aunque el 98% de la población del Caribe vivía en el primero). Para la Argentina, el Ecuador, Nicaragua, el Paraguay y el Uruguay, las exportaciones netas de alimentos representaron entre el 8% y el 14% del PIB en el trienio 2020-2022. En el extremo opuesto, los déficits comerciales en alimentos representaron entre el 5% y el 9% del PIB en nueve países del Caribe en igual período. Las posiciones superavitarias o deficitarias de los países muestran una gran estabilidad desde 2010. La principal excepción es México, que en 2015 pasó a ser superavitario y se ha mantenido como tal desde entonces.

Gráfico II.13
América Latina y el Caribe (33 países): saldo del comercio de alimentos, promedio 2020-2022
(En miles de millones de dólares y porcentajes del PIB)

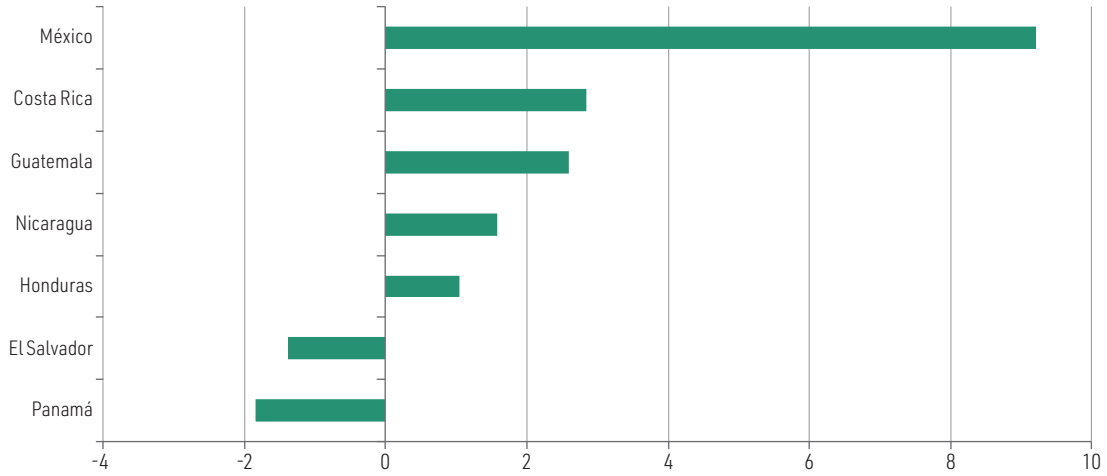
A. América del Sur
(En miles de millones de dólares)



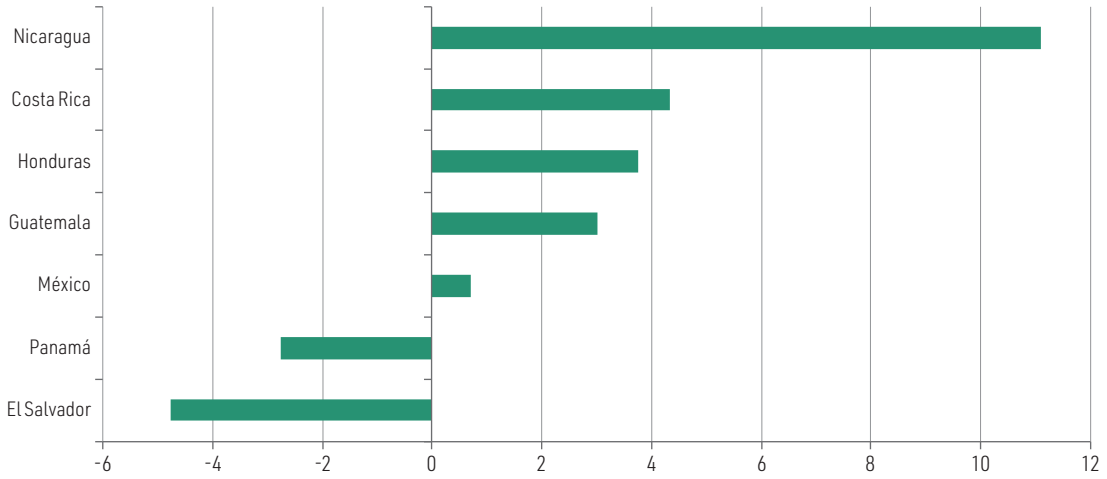
B. América del Sur
(En porcentajes del PIB)



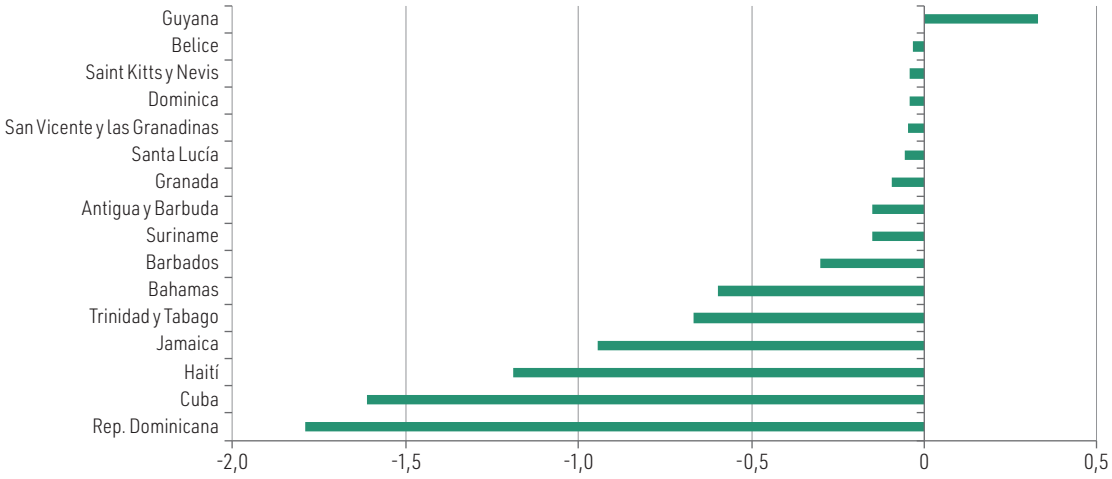
C. Centroamérica y México
(En miles de millones de dólares)



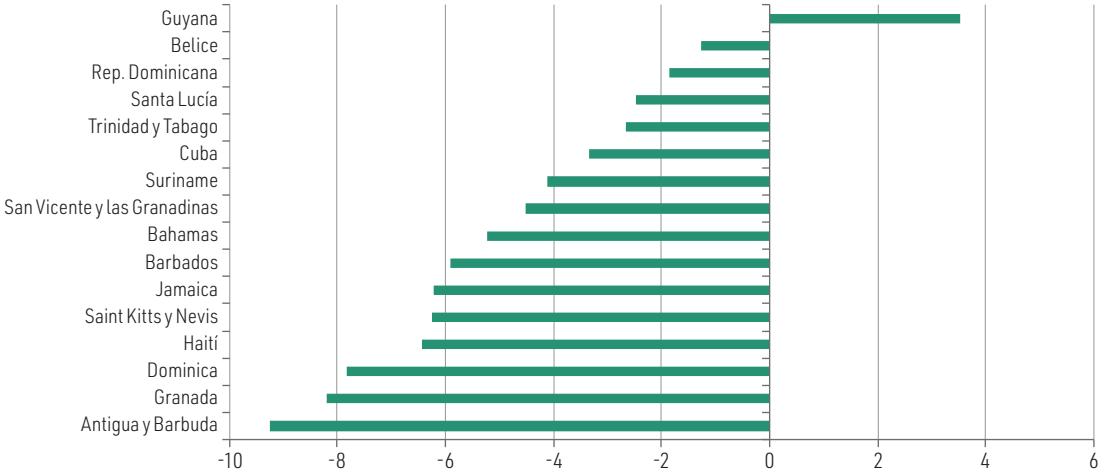
D. Centroamérica y México
(En porcentajes del PIB)



E. El Caribe
(En miles de millones de dólares)



F. El Caribe
(En 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://comtradeplus.un.org/ para saldos comerciales y CEPALSTAT [en línea] http://www.eclac.cl/estadisticas/ para el PIB.

Nota: Los saldos comerciales de Haití y Venezuela (República Bolivariana de) corresponden a estadísticas espejo de sus socios comerciales. El PIB de la República Bolivariana de Venezuela corresponde a una estimación y proviene de la base de datos World Economic Outlook Database del Fondo Monetario Internacional (FMI).

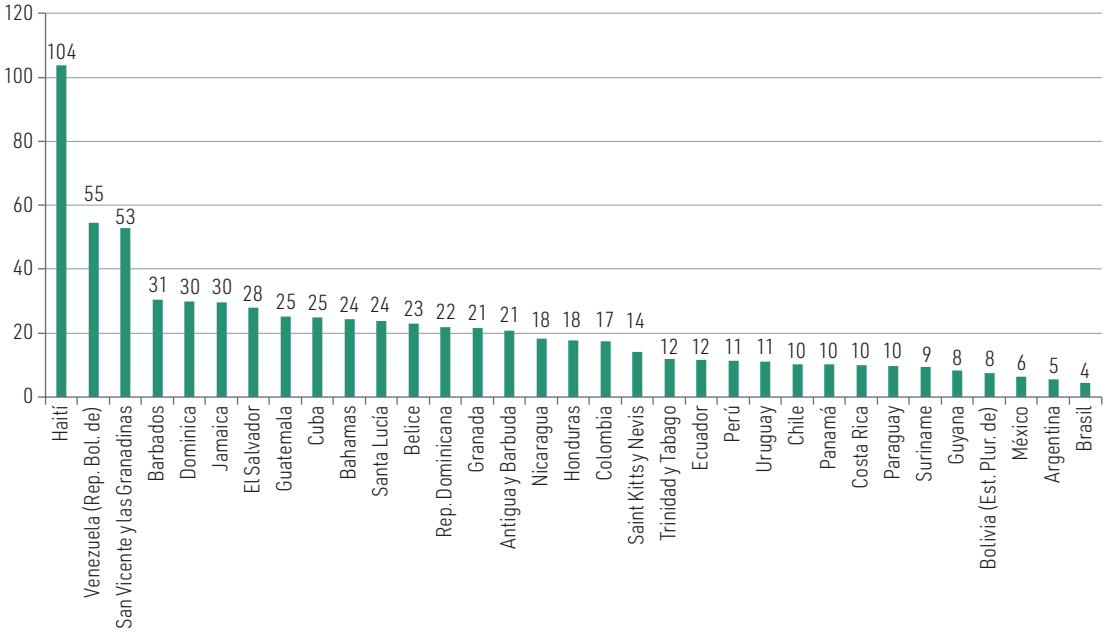
Dos indicadores que vinculan directamente el comercio internacional con la seguridad alimentaria son el valor de las importaciones de alimentos como proporción de las exportaciones totales de bienes y servicios y el coeficiente de dependencia de las importaciones de cereales. Mientras que el primero mide la capacidad de un país de financiar sus importaciones de alimentos con los ingresos de las exportaciones, el segundo mide su grado de dependencia de las importaciones para satisfacer el consumo de cereales de la población. En ambos indicadores resalta la elevada vulnerabilidad de la subregión del Caribe. Con la sola excepción de Belice, Guyana y Suriname, los países caribeños son pequeñas economías insulares, cuya reducida disponibilidad de tierra y vulnerabilidad ante los desastres naturales plantean importantes limitaciones al desarrollo del sector agropecuario. Asimismo, al estar situados en una latitud similar correspondiente a un clima tropical, dichos países deben importar los cultivos que se desarrollan en climas temperados, lo que se traduce en una elevada dependencia de las importaciones[5]. Así, en el trienio 2020-2022, el valor de las importaciones de alimentos representó más del 20% de las exportaciones totales en 15 países de la región, de los cuales 12 pertenecen al Caribe (véase el gráfico II.14). Cabe notar que en toda la región este indicador se deterioró en 2022, producto del aumento transitorio del precio de los alimentos (especialmente los cereales, oleaginosas y aceites) a causa del estallido de la guerra en Ucrania (véase el gráfico II.15).

[5] Por ejemplo, los seis países miembros de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECO) (Antigua y Barbuda, Dominica, Granada, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas y Santa Lucía) importan más del 50% de los alimentos que consumen, y cuatro de ellos importan más del 80% (OMC, 2023).

Gráfico II.14

América Latina y el Caribe (33 países): valor de las importaciones de alimentos, promedio 2020-2022

(En porcentajes de las exportaciones totales de bienes y servicios)



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

Gráfico II.15

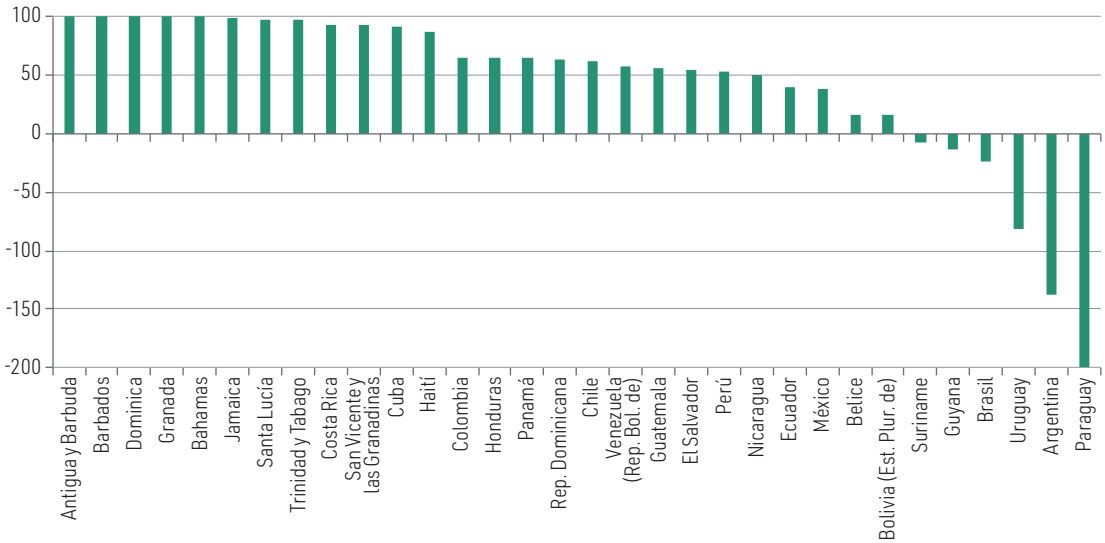
Índice real de precios de los alimentos, los cereales y los aceites, enero de 2015 a abril de 2024

(Índice 2014-2016 = 100)

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), Índice de precios de los alimentos de la FAO [en línea] https://www.fao.org/worldfoodsituation/foodpricesindex/es.

En todos los países insulares del Caribe, excepto la República Dominicana, entre el 86% y el 100% del consumo de cereales se satisface mediante importaciones. En el otro extremo, seis países de la región son exportadores netos de cereales, y entre ellos se destacan los casos de la Argentina, el Paraguay y el Uruguay (véase el gráfico II.16). De los tres cereales más consumidos a nivel mundial, la región (a nivel agregado) es superavitaria en el comercio de maíz y deficitaria en el de trigo y arroz (véase el gráfico II.17)[6]. Sin embargo, el superávit regional en maíz se explica casi totalmente por la Argentina y el Brasil, y solo un país más (Paraguay) registra constantes superávits desde 2014. En el caso del trigo, también solo tres países (Argentina, Paraguay y Uruguay, los dos últimos en mucho menor medida) son superavitarios. Por último, en el caso del arroz, pese a que la región en su conjunto es deficitaria, hay un mayor número de países superavitarios (Argentina, Brasil, Ecuador, Guyana, Paraguay, Suriname y Uruguay). México, todos los países centroamericanos y todos los países insulares del Caribe son deficitarios en el comercio de los tres cereales.

Gráfico II.16
América Latina y el Caribe (32 países): coeficiente de dependencia de las importaciones de cereales, promedio 2020-2022
(En porcentajes)

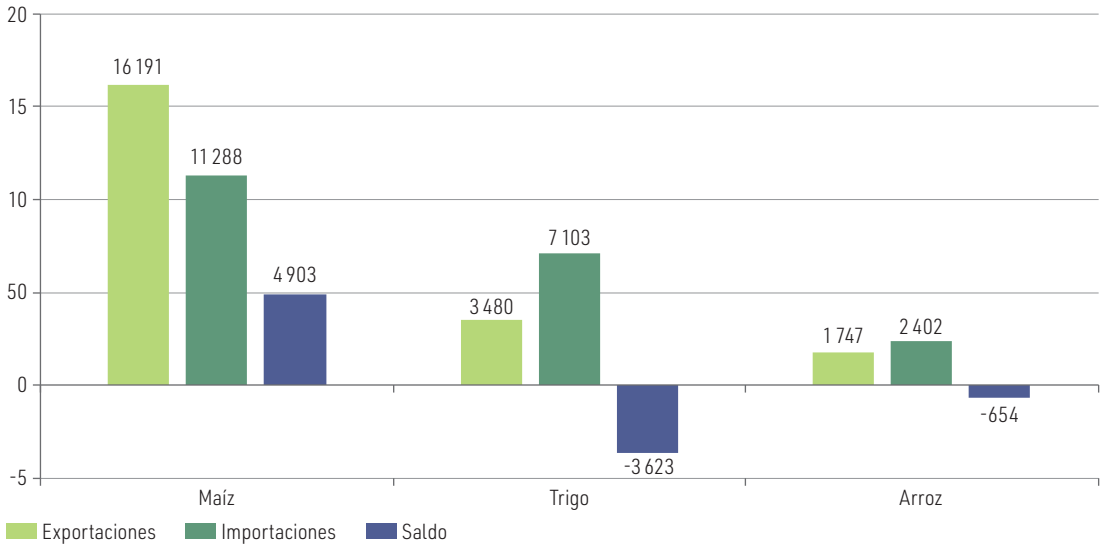


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), base de datos FAOSTAT [en línea] http:// www.fao.org/faostat/en/#data.
Nota: El coeficiente se define como (importaciones menos exportaciones)/(producción más importaciones menos exportaciones)*100. Un valor negativo del coeficiente indica que el país en cuestión es un exportador neto de cereales. El valor de este indicador para el Paraguay en el período 2020-2022 alcanzó el -476%.

Las legumbres (porotos, lentejas y garbanzos, entre otras) forman parte de la dieta tradicional en toda la región, y su alto contenido proteínico las vuelve una alternativa asequible frente a las proteínas de origen animal (FAO, 2015). La región en su conjunto registra una posición cercana al equilibrio en el comercio de legumbres, con exportaciones e importaciones que en el trienio 2020-2022 se situaron en torno a los 1.000 millones de dólares anuales (véase el gráfico II.18). La legumbre más consumida en la región es el poroto (frijol) común. La Argentina y Nicaragua son importantes exportadores de este cultivo y en 2022 ocuparon el primer y el quinto lugar, respectivamente, entre los principales exportadores mundiales. Las exportaciones de la Argentina se dirigen principalmente al Brasil y a mercados extrarregionales como Italia y España. En el caso de Nicaragua, las exportaciones se destinan casi íntegramente a otros países centroamericanos y a los Estados Unidos.

[6] Más del 40% de las calorías consumidas diariamente en el mundo provienen del arroz, el trigo y el maíz (CEPAL, 2024).

Gráfico II.17
América Latina y el Caribe (33 países): saldos del comercio de maíz, trigo y arroz, promedio 2020-2022
(En miles de millones de dólares)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de Centro de Comercio Internacional (CCI), base de datos Trade Map.

Gráfico II.18
América Latina y el Caribe (33 países): comercio de legumbres, 2014-2022
(En millones de dólares)

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de Centro de Comercio Internacional (CCI), base de datos Trade Map.

Varios países de la región (principalmente sudamericanos y México) se ubican entre los principales exportadores mundiales en diversas categorías de alimentos (sobre todo productos básicos), cuyo abastecimiento es crucial para garantizar la seguridad alimentaria regional. Entre estos se cuentan la carne bovina y de ave, el maíz, los porotos comunes, los porotos de soja y el aceite de soja (véase el cuadro II.2). Por el contrario, la región tiene una baja participación en el segmento de los alimentos procesados, que dominan principalmente diversos países europeos, los Estados Unidos y China.

Cuadro II.2
América Latina y el Caribe (países seleccionados): posición y participación en las exportaciones mundiales de productos alimenticios seleccionados, 2022

Código del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías		País	Posición en las exportaciones mundiales	Participación en las exportaciones mundiales *(En porcentajes)*
02	Carne y despojos comestibles	Brasil	1	14,5
0201	Carne bovina, fresca o refrigerada	México	6	6,1
0202	Carne bovina, congelada	Brasil	1	28,1
0203	Carne porcina, fresca, refrigerada o congelada	Brasil	7	7,1
0207	Carne de aves, fresca, refrigerada o congelada	Brasil	1	24,6
03	Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos	Ecuador	3	5,7
		Chile	6	5,1
0302	Pescado fresco o refrigerado	Chile	4	4,1
0303	Pescado congelado	Chile	3	7,4
0306	Crustáceos	Ecuador	1	21,9
		Argentina	8	2,5
07	Hortalizas, plantas, raíces y tubérculos alimenticios	México	2	10,8
071333	Porotos (frijoles) comunes	Argentina	1	14,2
		Nicaragua	5	6,8
08	Frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios (cítricos), melones o sandías	México	3	6,3
		Chile	4	5,8
		Perú	9	3,4
10	Cereales	Argentina	2	8,0
		Brasil	4	7,7
1001	Trigo y morcajo	Argentina	6	4,6
1005	Maíz	Brasil	2	19,5
		Argentina	3	13,7
1006	Arroz	Brasil	9	2,2
12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frutos diversos; plantas industriales o medicinales; paja y forrajes	Brasil	1	30,9
		Argentina	5	2,8
		Uruguay	10	1,4
1201	Porotos de soja	Brasil	1	49,7
		Argentina	3	3,3
		Uruguay	5	2,0
		Paraguay	6	1,3
15	Grasas y aceites animales o vegetales; productos de su desdoblamiento; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal	Argentina	4	4,4
		Brasil	10	2,8
1507	Aceite de soja y sus fracciones	Argentina	1	29,2
		Brasil	2	22,7
17	Azúcares y artículos de confitería	Brasil	1	19,3
		México	8	4,1
19	Preparaciones a base de cereales, harina, almidón, fécula o leche; productos de pastelería	México	9	3,4

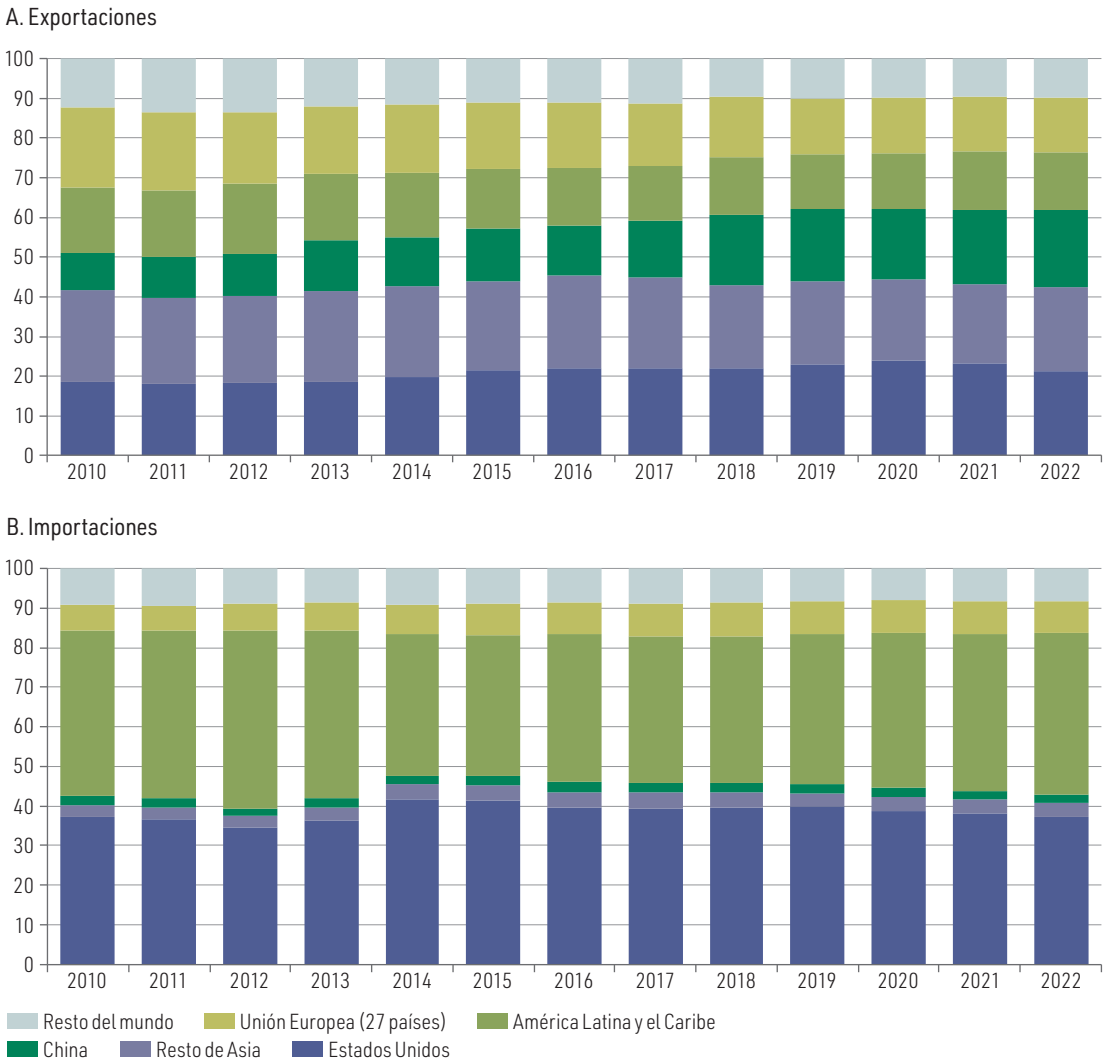
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de Centro de Comercio Internacional (CCI), base de datos Trade Map.
Nota: Solo se incluyen países que se ubican entre los diez principales exportadores mundiales del producto respectivo.

2. Distribución geográfica del comercio regional de alimentos

La distribución geográfica del comercio de alimentos de la región presenta marcadas diferencias entre las exportaciones y las importaciones (véase el gráfico II.19). En el caso de las primeras, los principales destinos son extrarregionales: Estados Unidos (con una participación del 21% en 2022), China (19%) y resto de Asia (21%). El mercado intrarregional tuvo una participación del 14%, al igual que los 27 miembros de la Unión Europea. En contraste, la distribución geográfica de las importaciones es mucho más concentrada, y en 2022, el 78% provino ya sea de la propia región (41%) o de los Estados Unidos (37%). Cabe destacar que la participación de la región en las importaciones ha

aumentado continuamente desde 2015, cuando era del 36%, mientras que la de los Estados Unidos se ha reducido en igual medida y las de los demás socios principales se han mantenido sin grandes cambios.

Gráfico II.19
América Latina y el Caribe (29 países): distribución del comercio de alimentos por principales socios, 2010-2022
(En porcentajes)



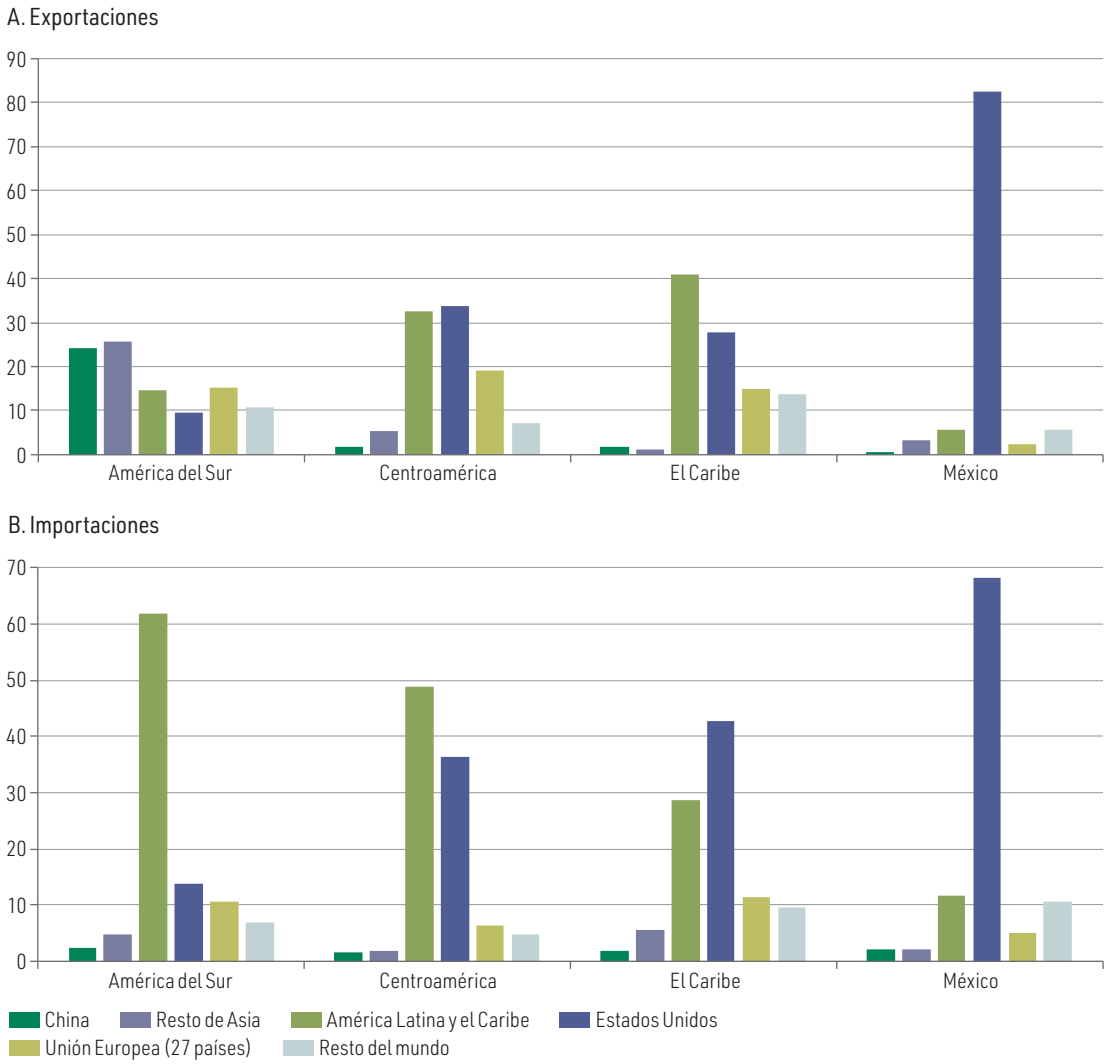
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] https://comtradeplus.un.org/.
Nota: No se incluye a Cuba, Haití, Saint Kitts y Nevis ni Venezuela (República Bolivariana de) por no contarse con datos.

Al igual que en otros sectores, el mercado intrarregional es especialmente importante para las exportaciones de alimentos con un alto grado de elaboración, y en 2022, la región absorbió el 24% de las exportaciones de alimentos procesados de América Latina y el Caribe, 10 puntos porcentuales más que su peso en las exportaciones totales de alimentos. Con ello, se situó como el segundo principal mercado de exportación para los alimentos procesados detrás de los Estados Unidos (cuya participación en 2022 fue del 51%). En contraste, Asia, que en 2022 absorbió el 40% de las exportaciones totales de alimentos de la región, solo captó el 7% de sus

envíos de alimentos procesados. Ello es indicativo del predominio de los productos básicos (porotos y tortas de soja, maíz, carne y azúcar, entre otros) en los envíos a ese continente (CEPAL, 2017 y 2023b).

Los patrones geográficos del comercio regional de alimentos difieren notablemente a nivel subregional (véase el gráfico II.20). Mientras que en 2022 China y los demás países asiáticos absorbieron conjuntamente el 50% de las exportaciones de alimentos de América del Sur, los Estados Unidos fueron el destino del 82% de las de México. En los casos de Centroamérica y el Caribe, los Estados Unidos y la propia región son los principales mercados de exportación. Por otra parte, en 2022, América Latina y el Caribe fue el principal origen de las importaciones de alimentos de América del Sur y Centroamérica, con participaciones del 62% y el 49%, respectivamente, en tanto que los Estados Unidos fueron el principal proveedor del Caribe y en particular de México, con participaciones del 43% y el 68%, respectivamente.

Gráfico II.20
América del Sur, Centroamérica, el Caribe y México: distribución del comercio de alimentos por principales socios, 2022
(En porcentajes)



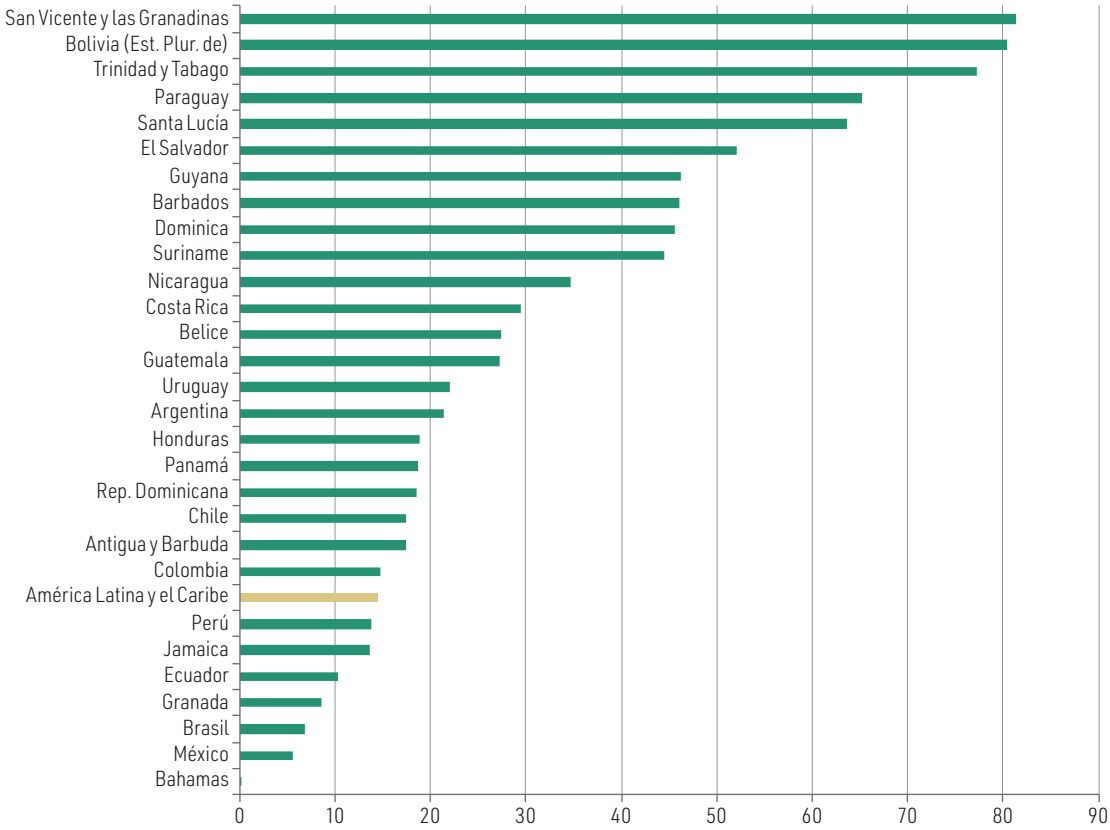
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] https://comtradeplus.un.org/.
Nota: No se incluye a Cuba, Haití, Saint Kitts y Nevis ni Venezuela (República Bolivariana de) por no contarse con datos.

A nivel de los países, se aprecia una gran heterogeneidad en términos del peso de la región en el comercio de alimentos (véase el gráfico II.21). Entre los países más dependientes del mercado intrarregional para sus exportaciones figuran Bolivia (Estado Plurinacional de) y el Paraguay (en ambos casos, esta dependencia está sumamente vinculada a su condición de países mediterráneos), además de El Salvador y un grupo de países del Caribe, todos ellos con una participación de la región en las exportaciones superior al 40%. En contraste, el Brasil, el principal exportador regional de alimentos, solo destina el 7% de sus envíos al mercado intrarregional, ya que estos se orientan principalmente a los mercados asiáticos.

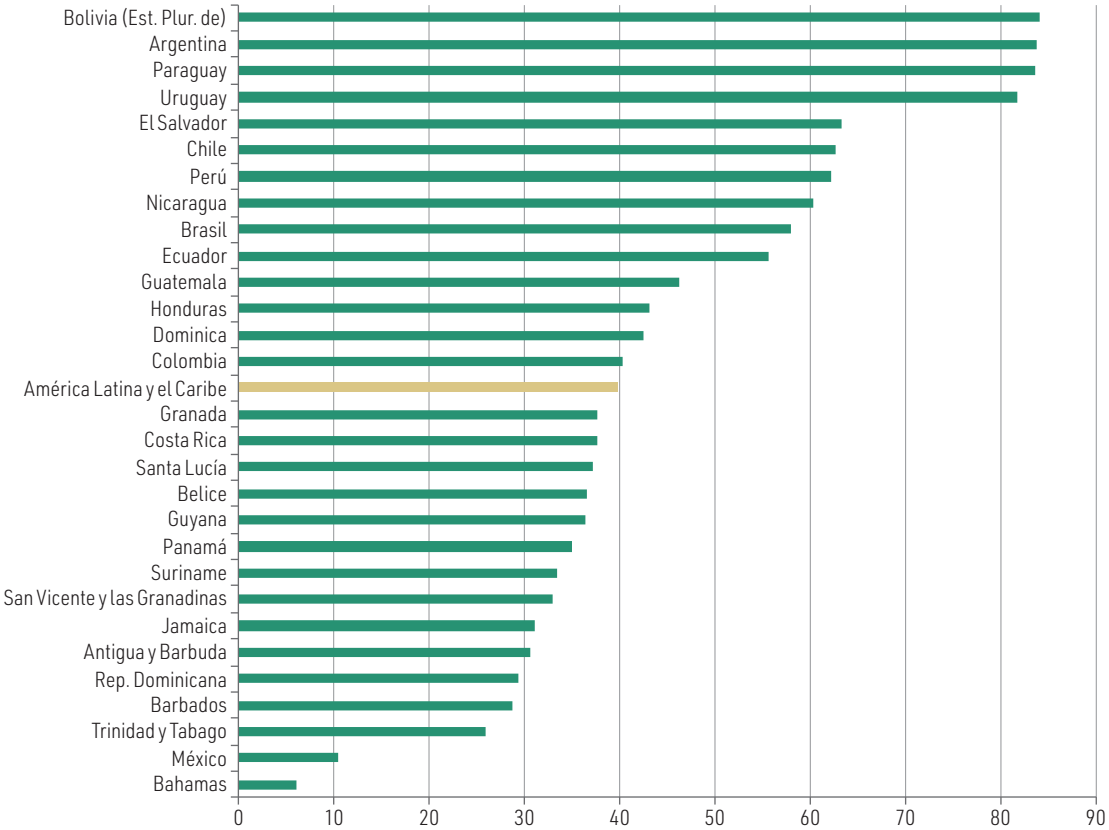
Bolivia (Estado Plurinacional de), el Paraguay y El Salvador también figuran entre los países más dependientes de los proveedores intrarregionales en las importaciones de alimentos, al igual que muchos otros países centroamericanos y sudamericanos. En contraste, y a diferencia de lo que ocurre en el caso de las exportaciones, los países del Caribe muestran en general una dependencia relativamente baja de las importaciones intrarregionales. Para la mayoría de estos países, los Estados Unidos son el principal proveedor de alimentos. Por último, y al igual que en otros sectores, México se destaca por su escasa vinculación con el resto de la región en el comercio de alimentos: en el trienio 2020-2022, solo el 6% de sus exportaciones se dirigió a la región y el 10% de sus importaciones provino de esta.

Gráfico II.21
América Latina y el Caribe (29 países): participación del comercio intrarregional en el comercio total de alimentos, promedio 2020-2022
(En porcentajes)

A. Exportaciones



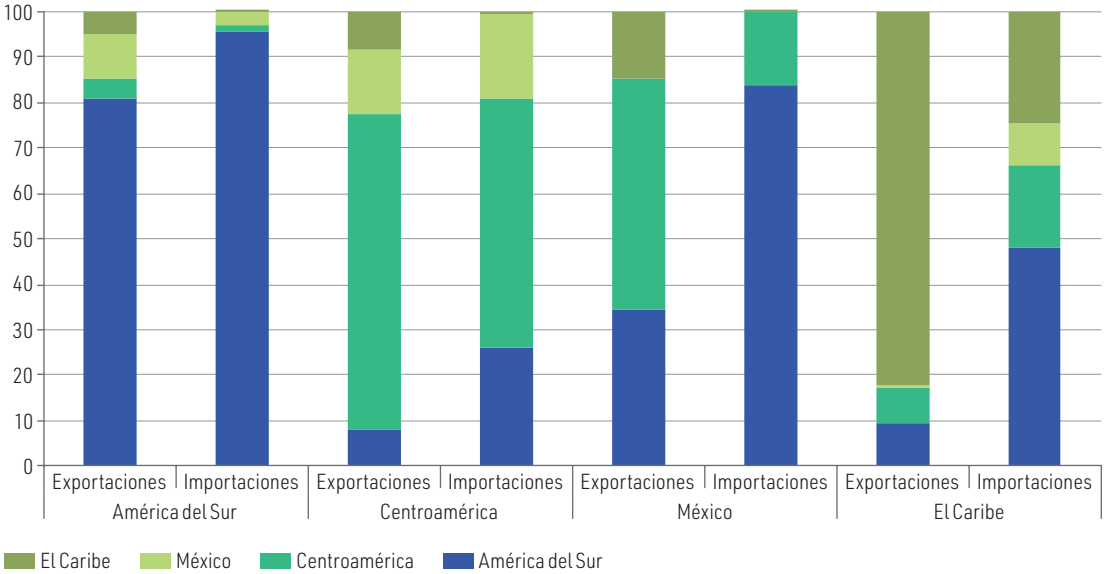
B. Importaciones



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] https://comtradeplus.un.org/.
Nota: No se incluye a Cuba, Haití, Saint Kitts y Nevis ni Venezuela (República Bolivariana de) por no contarse con datos.

En los países de América del Sur, el grueso del comercio intrarregional se produce dentro de la propia subregión, que en 2022 absorbió el 81% de sus exportaciones intrarregionales y originó el 96% de sus importaciones (véase el gráfico II.22). Una situación similar, pero con menor intensidad, se observa en el caso de los países centroamericanos: en 2022, Centroamérica absorbió el 69% de sus exportaciones intrarregionales y originó el 55% de sus importaciones. Para la subregión centroamericana, América del Sur y México también son proveedores relevantes. En el caso del Caribe, la situación es diferente a la de las otras dos subregiones: si bien en 2022 el 82% de sus exportaciones intrarregionales se dirigió a la propia subregión caribeña, la participación de esta alcanzó solo al 25% en el caso de las importaciones. Ello muestra la mayor dependencia importadora de los países caribeños respecto de América del Sur y, en menor medida, de Centroamérica y México. Por último, en el caso de México, Centroamérica es el principal destino de sus exportaciones intrarregionales (51%), factor que se explica, en buena medida, por la cercanía geográfica y cultural y por la existencia desde 2011 de un tratado de libre comercio que lo vincula con dicha subregión. En contraste, América del Sur es el principal proveedor intrarregional de México (84%), pese a la mayor distancia respecto de Centroamérica y a que los principales exportadores sudamericanos de alimentos (Brasil y Argentina) no gozan de acceso preferencial al mercado mexicano para sus productos.

Gráfico II.22
América del Sur, Centroamérica, el Caribe y México: distribución del comercio intrarregional de alimentos por subregiones de destino y origen, 2022
(En porcentajes)



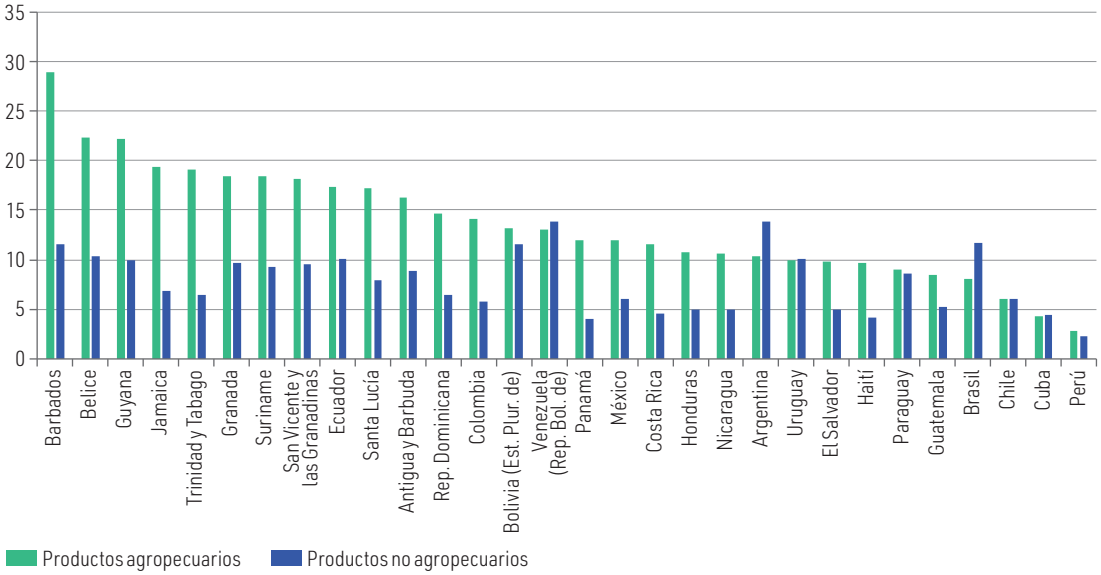
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] https://comtradeplus.un.org/.
Nota: No se incluye a Cuba, Haití, Saint Kitts y Nevis ni Venezuela (República Bolivariana de) por no contarse con datos.

3. Factores condicionantes del comercio de alimentos en la región

Una importante barrera al comercio de alimentos a nivel mundial es el elevado nivel de protección arancelaria que aún enfrentan estos productos. Esta situación se reproduce en la región, donde el arancel promedio simple de nación más favorecida aplicado a los productos agropecuarios fue del 13,6% en 2023, casi 6 puntos porcentuales por encima del aplicado a los productos no agropecuarios (7,8%). Las mayores barreras arancelarias se encuentran en los países del Caribe, precisamente los más dependientes de la importación de alimentos en la región. En la mayoría de dichos países, el promedio de los aranceles agrícolas se acerca al 20%, y en algunos casos supera dicho nivel (véase el gráfico II.23). Por otra parte, mientras que existe una importante red de acuerdos comerciales preferenciales que vincula a los países sudamericanos, centroamericanos y México, y que reduce las barreras al comercio de alimentos entre ellos, este no es el caso entre los países del Caribe y el resto de la región[7]. Todos estos factores encarecen el acceso de la población caribeña a los alimentos, lo que contribuye a que el costo de acceder a una dieta saludable en la subregión exceda ampliamente el promedio mundial y los niveles observados en el resto de la región.

[7] Cabe notar que la actual red de acuerdos comerciales abarca solo el 35% de las 528 relaciones bilaterales entre los 33 países de la región (CEPAL/FAO/IICA, 2023). En particular, el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), agrupación que reúne a varios de los principales exportadores de alimentos de la región, aún no posee acuerdos preferenciales con los países centroamericanos y caribeños. Asimismo, con la excepción del Uruguay, los miembros del MERCOSUR no tienen acuerdos amplios con México que liberalicen el comercio de alimentos.

Gráfico II.23
América Latina y el Caribe (30 países): arancel promedio de nación más favorecida aplicado a los productos agropecuarios y no agropecuarios, 2023
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Centro de Comercio Internacional/Organización Mundial del Comercio/Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CCI/OMC/UNCTAD), *Perfiles arancelarios en el mundo 2024*, Ginebra, 2017.

Además de enfrentar, en promedio, mayores barreras arancelarias que los otros bienes, el comercio de alimentos suele estar sujeto a mayores costos derivados de medidas no arancelarias (principalmente requisitos sanitarios y fitosanitarios y otras reglamentaciones técnicas). Se estima que, a nivel mundial, el costo de cumplir estos requisitos equivale, en promedio, a un arancel del 17% para los productos agroalimentarios, en comparación con un equivalente arancelario de menos del 4% para las manufacturas (UNCTAD/Banco Mundial, 2018). En promedio, un producto agroalimentario está sujeto a siete medidas sanitarias y fitosanitarias distintas (UNCTAD, 2024). De modo similar, en el caso de América Latina y el Caribe, Dolabella y Durán (2021) estiman que los sectores de agricultura, caza y pesca y de alimentos procesados están sujetos a los mayores equivalentes arancelarios de las medidas no arancelarias en el comercio intrarregional (8,4% y 5,6%, respectivamente).

El comercio de alimentos también se ve dificultado por diversas restricciones a las exportaciones (aranceles, licencias y prohibiciones). Estas barreras tienden a elevarse durante episodios de altos precios y limitaciones en la oferta mundial, cuando los Gobiernos recurren a ellas para privilegiar el consumo de la población local. Por ejemplo, desde fines de 2021, y especialmente tras la irrupción de la guerra en Ucrania, 34 países impusieron prohibiciones a la exportación de alimentos esenciales para la seguridad alimentaria, como cereales, oleaginosas, aceites, legumbres y carnes[8]. Si bien estas medidas son relativamente poco comunes en los países de la región, estos se ven negativamente afectados por el impacto alcista que producen sobre los precios de los alimentos.

A diferencia de los aranceles, los requisitos sanitarios y fitosanitarios y otras reglamentaciones técnicas se aplican tanto a los bienes importados como a los producidos localmente. Asimismo, su cumplimiento es necesario para alcanzar importantes objetivos vinculados a la seguridad alimentaria, como garantizar la inocuidad de los alimentos, proteger de pestes y enfermedades a la flora y fauna del país que los aplica, y promover la producción ambientalmente sostenible. Sin embargo, sus

[8] Véase Food Security Portal, "Food and Fertilizer Export Restrictions Tracker" [en línea] https://www.foodsecurityportal.org/.

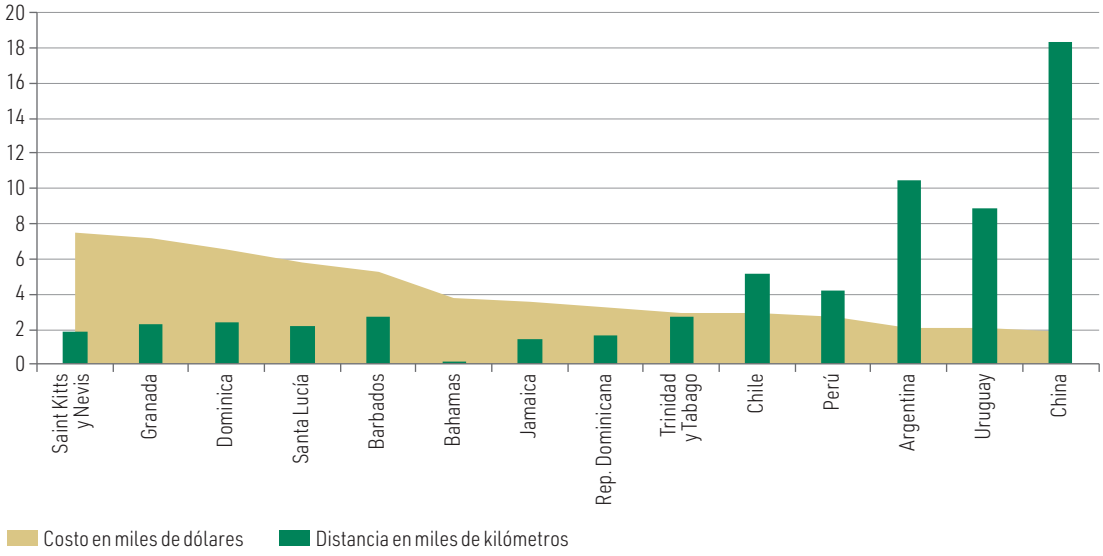
niveles de exigencia para un mismo producto varían ampliamente de un país a otro, y en algunos casos pueden ser más elevados que los necesarios para alcanzar sus objetivos. Esto ocurre en especial cuando dichos niveles de exigencia exceden significativamente los recomendados por foros internacionales especializados, como el Codex Alimentarius, la Organización Mundial de Sanidad Animal (OMSA) y la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF) (UNCTAD, 2024). Por ende, a nivel mundial y regional debería propenderse a aplicarlos de modo de minimizar su impacto negativo sobre el comercio.

Además del impacto de las altas barreras arancelarias, el comercio de alimentos en el Caribe se ve obstaculizado por su restringida conectividad, deficiente logística y limitada infraestructura de transporte. Por ejemplo, la escasez de frecuencias marítimas y las dificultades para consolidar la carga y disponer de contenedores refrigerados o con temperatura controlada representan grandes desafíos para transportar productos agrícolas entre el Caribe y Centroamérica (FAO/BID, 2024a). Las rutas disponibles y las frecuencias de viaje son limitadas (en general, semanales), como ocurre, por ejemplo, con las rutas entre Puerto Limón (Costa Rica) o Puerto Cortés (Honduras) y Puerto de Point Lisas (Trinidad y Tabago), y Puerto Barrios (Guatemala) y Kingston (Jamaica). Asimismo, Guyana y Granada constituyen uno de los muchos ejemplos de pares de países del Caribe que no cuentan con rutas directas. Esto hace necesaria su conexión a través de un tercer país (generalmente, los Estados Unidos).

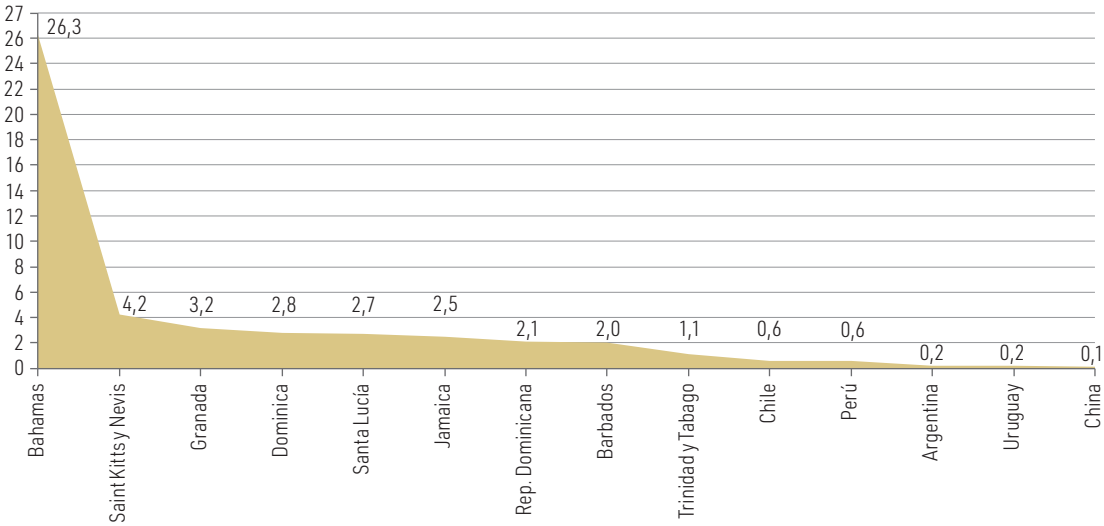
Los problemas de conectividad marítima de carga en el Caribe quedan al descubierto al comparar los fletes para enviar un contenedor de 40 pies desde Miami (Estados Unidos) hacia distintos puertos del Caribe, de América del Sur y al puerto de Shanghái (China). El costo de los fletes para enviar contenedores desde Miami hacia los pequeños Estados insulares del Caribe puede ser hasta cuatro veces más alto que despachar el mismo contenedor hacia la Argentina, el Uruguay o incluso China. Por ejemplo, enviar un contenedor de Miami a Buenos Aires cuesta menos que enviarlo a las Bahamas, país situado a solo 144 kilómetros de distancia (véase el gráfico II.24).

Gráfico II.24
Costo de los fletes desde el Puerto de Everglades en Miami (Estados Unidos) hacia puertos seleccionados del Caribe, América del Sur y Shanghái (China)

A. Costo y distancia
(En miles de dólares y miles de kilómetros



B. Costo por kilómetro
(En dólares)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de las cotizaciones obtenidas de la plataforma iContainers el 27 de junio de 2024 y las distancias publicadas por SEA-DISTANCE.ORG [en línea] https://sea-distances.org/.

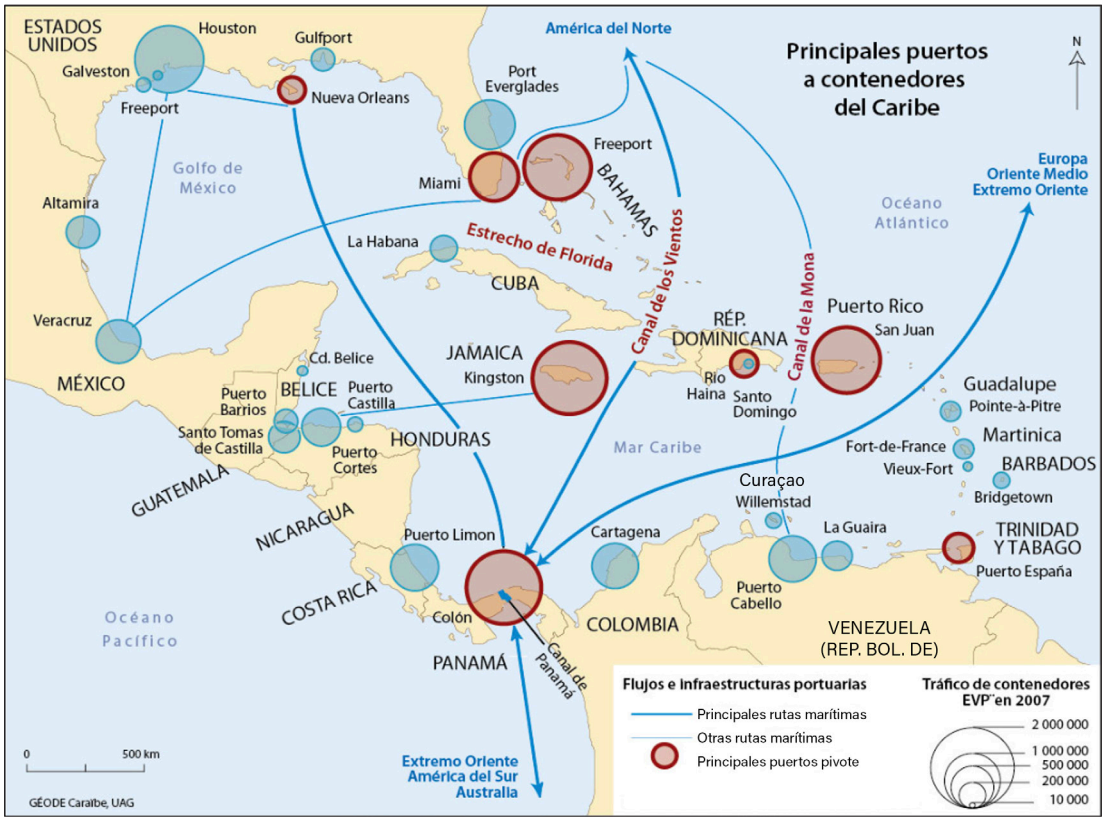
Nota: Los puertos considerados para cada país son los siguientes: Freeport (Bahamas), Bridgetown (Barbados), Puerto Roseau (Dominica), Puerto Caucedo (República Dominicana), Saint George (Granada), Kingston (Jamaica), Basseterre (Saint Kitts y Nevis), Puerto Castries (Santa Lucía), Puerto España (Trinidad y Tabago), Buenos Aires (Argentina), Callao (Perú), Iquique (Chile), Montevideo (Uruguay) y Shanghái (China). Se consideran las tarifas para el despacho de un contenedor de 40 pies completo. Los costos incluyen la carga en el buque, el despacho de aduanas y el transporte. En todos los casos, se seleccionaron los costos más bajos.

De acuerdo con Briceño-Garmendia y otros (2015), el transporte de mercancías en el Caribe se caracteriza por operar a través de un sistema dual de centro y radios (*hub and spokes*) (véase el mapa II.1). Por una parte, se cuenta con una red extrarregional, con centro en Miami, que sirve a los principales centros caribeños para ampliar la escala de su comercio internacional, y, por la otra, existe la red intrarregional, centrada en torno a Trinidad y Tabago y basada en rutas locales, que a su vez conectan nodos regionales más pequeños. En esta segunda red intrarregional, las mercancías por lo general ingresan por los puertos de Jamaica y Trinidad y Tabago, para posteriormente distribuirse en embarcaciones menores, algunas de ellas no formales, hacia las islas más pequeñas (FAO/BID, 2024a).

El Índice de conectividad del transporte marítimo de línea (LSCI) creado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) permite evaluar la conectividad actual del Caribe. Este índice muestra qué tan bien están conectados los países a las redes de transporte marítimo mundiales, sobre la base de seis componentes: i) número de escalas programadas por semana; ii) capacidad anual de carga desplegada, en unidades equivalentes a 20 pies (TEU); iii) número de servicios regulares de transporte marítimo desde y hacia el país; iv) número de compañías de transporte marítimo que prestan servicios desde y hacia el país; v) capacidad de carga del buque más grande desplegado en servicios desde y hacia el país, y vi) número de otros países que están conectados con el país a través de servicios directos de transporte marítimo[9]. Con la relativa excepción de Jamaica y la República Dominicana, los países del Caribe cuentan con un bajo nivel de conectividad marítima (véase el mapa II.2).

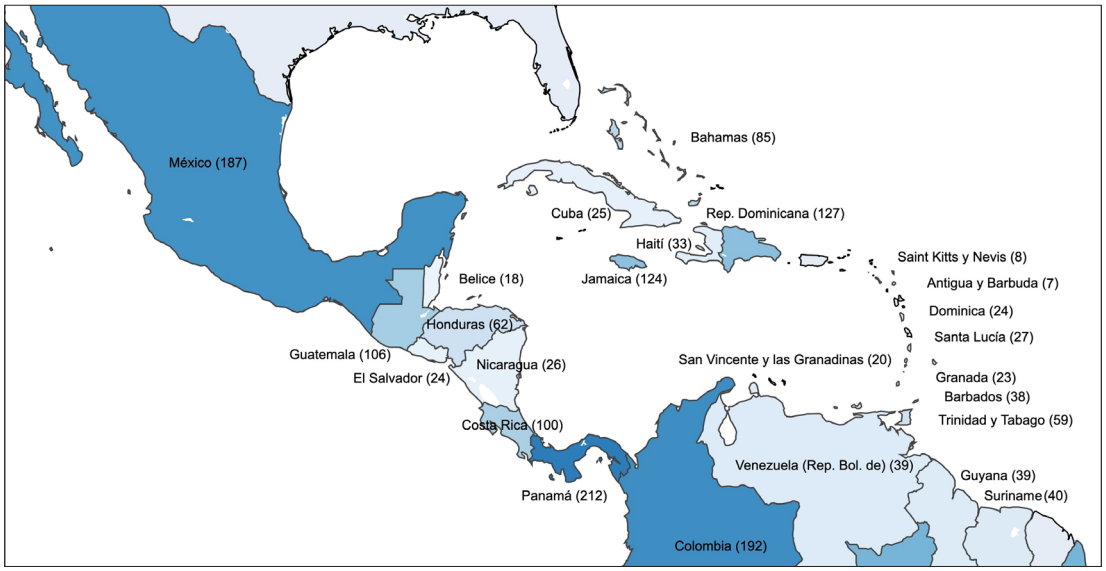
[9] Un servicio directo se define como un servicio regular entre dos países; puede incluir otras paradas intermedias, siempre que el transporte de un contenedor no necesite trasbordo.

Mapa II.1
El Caribe: principales puertos y rutas marítimas



Fuente: Atlas Caribe, "El impacto de la contenerización sobre los puertos" [en línea] https://atlas-caraibe.certic.unicaen.fr/es/page-118.html.

Mapa II.2
Gran Caribe (países seleccionados): índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), segundo trimestre de 2024



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Índice de Conectividad Marítima [en línea] https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.LSCI.
Nota: Cuanto más intenso es el color azul, mayor conectividad tiene el país.

Además de la escasez de rutas, entre los principales desafíos de la conectividad marítima en el Caribe se destaca el elevado costo de los fletes. Este se puede explicar por una combinación de factores: i) rutas ineficaces, ii) elevada concentración del mercado, iii) deseconomías de escala y iv) ineficacia en la gestión portuaria. Las rutas son ineficaces porque los servicios de línea a menudo viajan completamente cargados hacia el sur, pero regresan vacíos hacia el norte (Edwards, 2024). Por otra parte, un servicio de flete internacional para cargas parciales o carga parcial de contenedor (LCL) resulta más costoso y lento que un envío con carga completa de contenedor (FCL). Sin embargo, dado el limitado volumen de la carga que se maneja en el Caribe, no siempre se cuenta con el volumen suficiente para la segunda opción (FAO/BID, 2024a). En el caso de alimentos frescos, incluso, es usual que no se permita consolidar en un mismo envío diferentes tipos de productos, por razones sanitarias y de inocuidad. La escasa competencia, debido a la elevada concentración del mercado en unas pocas navieras, genera dependencia en cuanto a decisiones de rutas y también incentivos a la colusión de precios (Briceño-Garmendia y otros, 2015). Asimismo, la subregión experimenta deseconomías de escala porque generalmente sus puertos son pequeños y están mal equipados para acoger buques modernos o grandes volúmenes de carga (Edwards, 2024). La escasez de atracaderos a menudo lleva a dar prioridad a los cruceros sobre los buques de carga. A esto se suma que las tasas de manipulación portuaria en el Caribe son entre dos y tres veces más elevadas que en puertos similares de otros lugares. Estos altos costos suelen estar relacionados con la ineficacia de los procedimientos y una mala gestión portuaria (Telemaque, 2022).

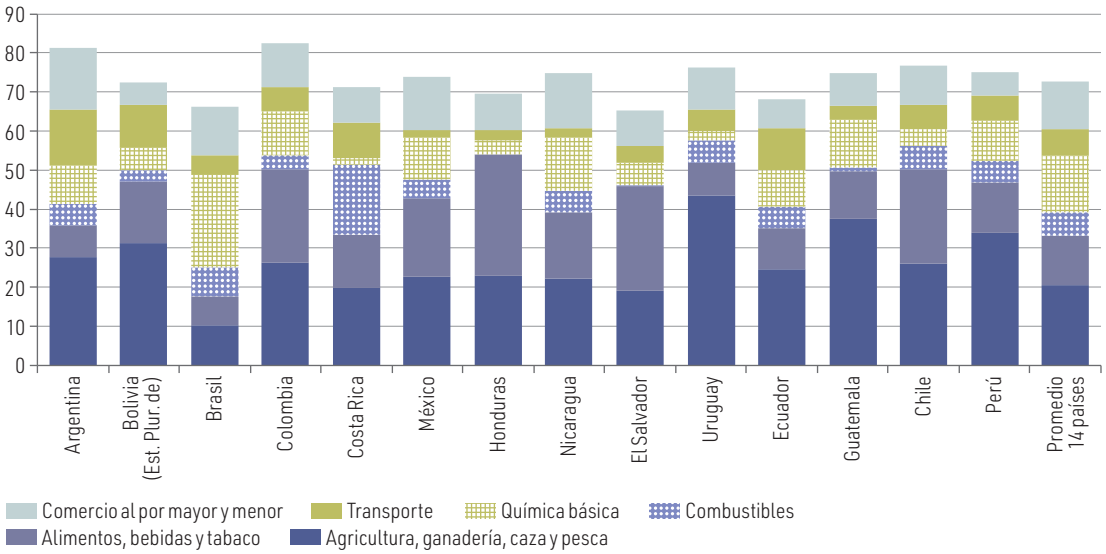
4. El comercio regional de insumos para la producción de alimentos

Para tener una visión más integral del papel del comercio en la seguridad alimentaria de la región, resulta conveniente extender el análisis a los principales insumos utilizados en los dos segmentos de la producción de alimentos: el primario (agricultura, ganadería, caza y pesca) y el agroindustrial (alimentos, bebidas y tabaco). Dichos insumos incluyen tanto bienes, entre los que se destacan la maquinaria agrícola y los fertilizantes, como servicios (energía, comercialización y transporte, entre otros). Mediante el análisis de las matrices de insumo-producto de 14 países de la región, se obtuvo la intensidad de uso de insumos en la producción de alimentos en 2018. En ambos segmentos, el grueso de los insumos proviene de seis industrias, que representaron, en promedio, alrededor del 70% de todos los insumos empleados en el segmento de agricultura, ganadería, caza y pesca, y alrededor del 80% de los utilizados en el de alimentos, bebidas y tabaco (véase el gráfico II.25). Cuatro industrias figuran entre los principales proveedores de insumos para ambos segmentos de la producción de alimentos: agricultura, ganadería, caza y pesca; alimentos, bebidas y tabaco; transporte, y comercio al por mayor y menor.

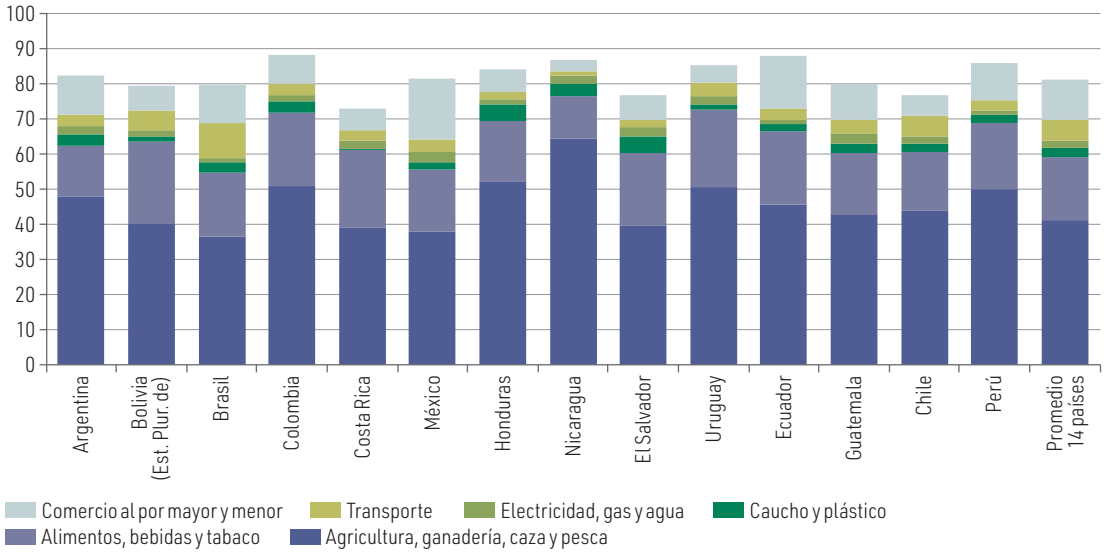
En ambos segmentos de la producción de alimentos hay una proporción importante de insumos provenientes del propio segmento: en promedio, el 21% en el de agricultura, ganadería, caza y pesca, y el 18% en el de alimentos elaborados. Asimismo, ambos se proveen insumos mutuamente. En promedio, el 41% de los insumos del segmento de alimentos elaborados proviene del de productos primarios (granos, frutas, hortalizas, carnes y lácteos, entre otros). A su vez, el 13% de los insumos del segmento de agricultura, ganadería, caza y pesca proviene del de alimentos elaborados, donde se destacan los productos para alimentación animal utilizados en la ganadería, la producción avícola y la piscicultura.

Gráfico II.25
América Latina (14 países): distribución sectorial de los insumos utilizados en la producción de alimentos primarios y elaborados, 2018
(En porcentajes del total de insumos utilizados)

A. Agricultura, ganadería, caza y pesca



B. Alimentos, bebidas y tabaco



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de las matrices de insumo-producto de la Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, el Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, el Perú y el Uruguay.

En 2018, el 84% de los insumos utilizados en la producción de alimentos en los 14 países de la región analizados fue de origen nacional (véase el cuadro II.3). La proporción de insumos de origen nacional es cercana al 100% en varios sectores de servicios (electricidad, gas y agua; transporte; servicios de comercialización, entre otros) y alcanza al 90% en los segmentos de agricultura, ganadería, caza y pesca y de alimentos, bebidas y tabaco. La mayor densidad de insumos importados se encuentra en los sectores de maquinaria y equipo, metales y productos fabricados de metal, otras manufacturas,

y química básica, con participaciones superiores al 30%. Por ende, es en los productos de estas industrias donde los países de la región presentan una mayor dependencia de los proveedores externos. Dos ejemplos destacados son la maquinaria agrícola y los fertilizantes químicos, que se analizan en mayor detalle más adelante en esta sección.

Cuadro II.3
América Latina (14 países): industrias proveedoras de insumos para la producción de alimentos, 2018
(En millones de dólares y porcentajes)

Industria de origen de los insumos	Ejemplos	Valor de los Insumos *(En millones de dólares)*	Participación *(En porcentajes)*	Proporción importada *(En porcentajes)*	Proporción nacional *(En porcentajes)*
Agricultura, ganadería, caza y pesca	Trigo, maíz, soja, frutas, caña de azúcar	36 624	20,5	10	90
Química básica	Fertilizantes, agroquímicos, plaguicidas	26 257	14,7	30	70
Alimentos, bebidas y tabaco	Aceites y grasas, alimentos preparados, harina de pescado, saborizantes	22 728	12,7	10	90
Comercialización	Comercio al por mayor y menor	21 801	12,2	2	98
Otras manufacturas	Equipo eléctrico, productos químicos	20 930	11,7	37	63
Transporte	Transporte carretero, marítimo y aéreo, servicios de almacenaje	11 762	6,6	1	99
Combustibles	Diésel, kerosene, carbón, biocombustibles	10 779	6,0	24	76
Otros servicios	Servicios profesionales, de contabilidad	6 970	3,9	8	92
Electricidad, gas y agua	Servicios de provisión de energía	6 299	3,5	0	100
Servicios bancarios y financieros	Asesoría financiera, créditos, seguros, *factoring*	5 243	2,9	8	92
Metales y productos fabricados de metal	Herramientas de labranza, hierro, acero	1 909	1,1	40	60
Caucho y plástico	Envases plásticos, mangueras, tuberías, bolsas	1 714	1,0	29	71
Maquinaria y equipo	Tractores, cosechadoras, equipo de regadío	1 658	0,9	44	56
Madera y papel	Madera en tablones y tiras, celulosa, cartón	1 606	0,9	25	75
Telecomunicaciones y servicios informáticos	Telefonía fija y celular	1 048	0,6	2	98
Textiles, confecciones y calzado	Calzado especial, bolsas, sacos, uniformes	813	0,5	27	73
Minería	Piedra, arena, grava	748	0,4	22	78
Valor de todos los insumos		**178 889**	**100,0**	**16**	**84**

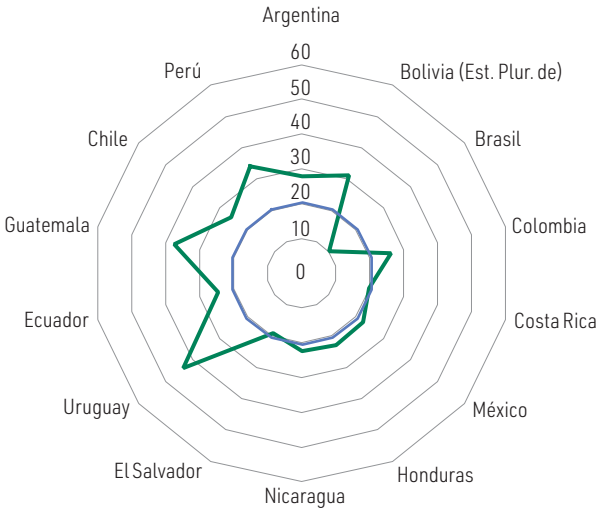
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de las matrices de insumo-producto de la Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), el Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, el Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, el Perú y el Uruguay.

En los dos segmentos de la producción de alimentos, la principal industria proveedora de insumos es la de agricultura, ganadería, caza y pesca, con una participación promedio del 21% en el caso de los alimentos primarios y del 41% en los elaborados (véase el gráfico II.26). En el caso de los alimentos primarios, la segunda mayor industria proveedora es la de química básica, con una participación promedio del 15%. Los insumos más importantes aportados por esta industria son los fertilizantes, agroquímicos, plaguicidas y alguicidas. La intensidad de uso de estos insumos varía

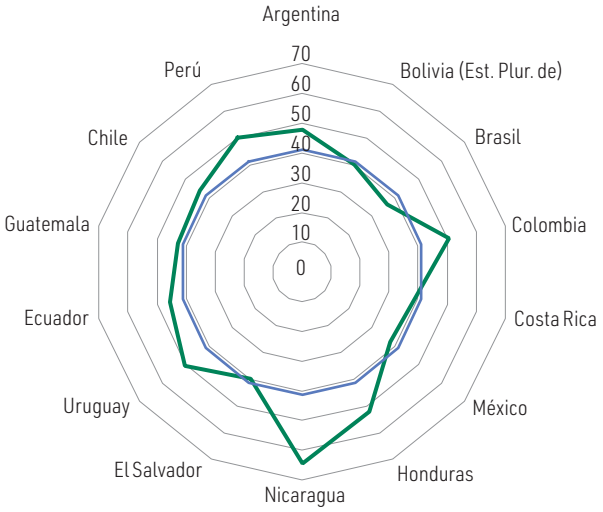
ampliamente en la región: los niveles más bajos se alcanzan en Costa Rica, Guatemala, Honduras y el Uruguay (entre 3% y 6%), mientras que en el extremo opuesto se destaca el Brasil, donde la industria química básica aporta el 24% de los insumos utilizados en la producción de alimentos primarios. En tercera posición como proveedora de insumos para la producción de alimentos elaborados se ubica la industria de servicios de comercialización al por mayor y menor, con una participación promedio del 12%, seguida de la industria del transporte (6%). Ambas son cruciales para que los productores de alimentos puedan colocar sus productos en los mercados nacionales o extranjeros.

Gráfico II.26
América Latina (14 países): participación de industrias seleccionadas en la utilización total de insumos para la producción de alimentos primarios y elaborados, 2018
(En porcentajes)

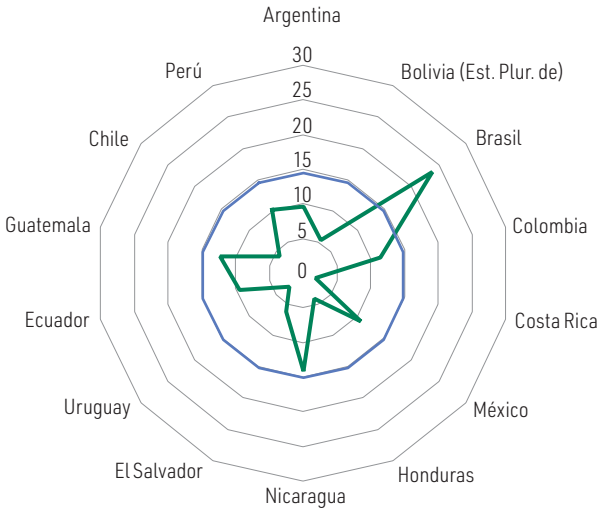
A. Agricultura, ganadería, caza y pesca en alimentos primarios



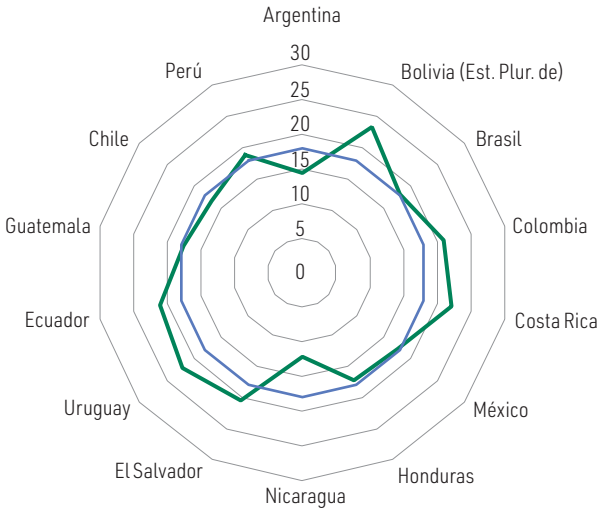
B. Agricultura, ganadería, caza y pesca en alimentos elaborados



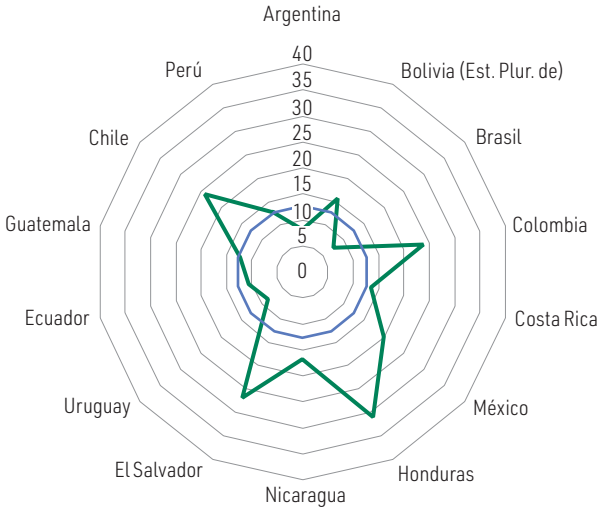
C. Química básica en alimentos primarios



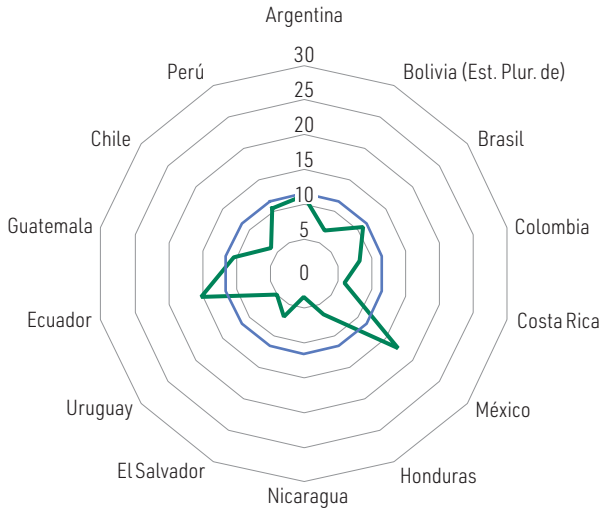
D. Alimentos, bebidas y tabaco en alimentos elaborados



E. Alimentos, bebidas y tabaco en alimentos primarios



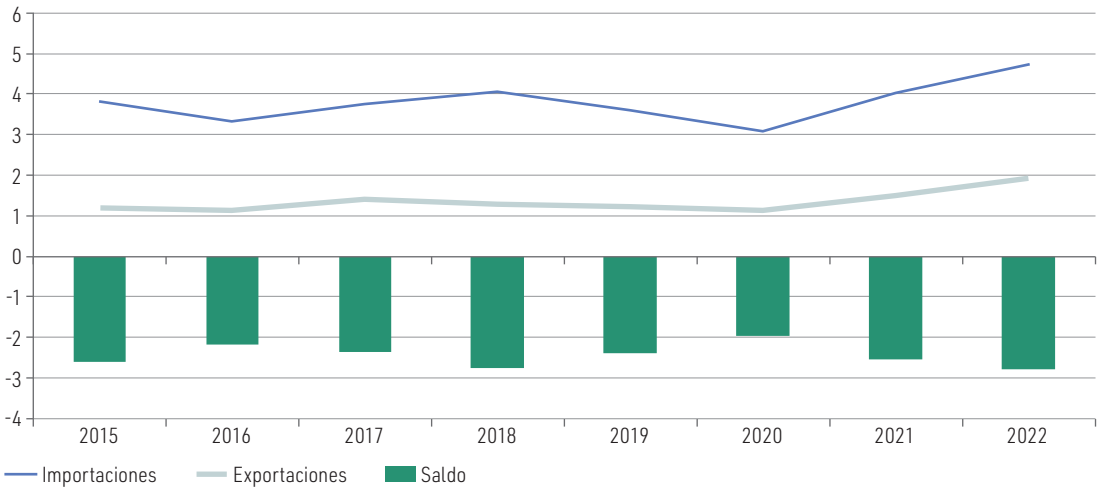
F. Comercio al por mayor y menor en alimentos elaborados



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de las matrices de insumo-producto de la Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), el Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, el Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, el Perú y el Uruguay.
Nota: Las líneas azules corresponden al promedio de los 14 países.

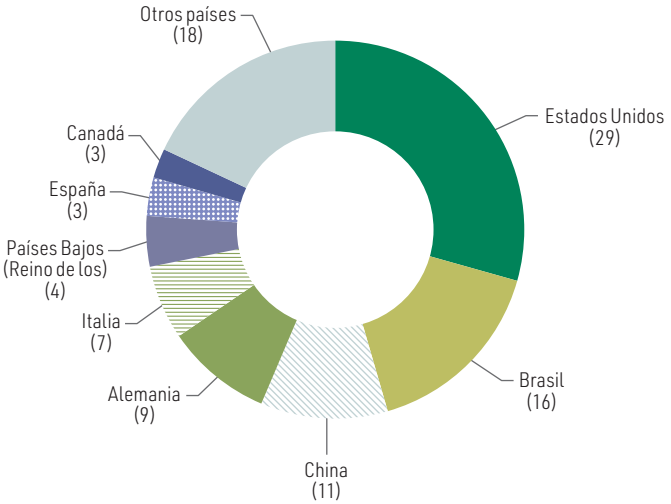
En el caso de la maquinaria agrícola, la región presenta un persistente déficit comercial, que se situó, en promedio, en torno a los 2.400 millones de dólares en el trienio 2020-2022 (véase el gráfico II.27). Todos los países de la región son deficitarios en este rubro. Solo dos países, el Brasil (57%) y México (35%), concentraron el 92% de las exportaciones regionales en 2022. Sin embargo, mientras que en ese año el 95% de las exportaciones mexicanas se dirigió a los Estados Unidos, el 67% de las exportaciones brasileñas tuvo como destino el resto de la región. De hecho, el Brasil se ubica como el segundo principal proveedor de maquinaria agrícola de la región detrás de los Estados Unidos. Todos los otros principales proveedores son socios extrarregionales, entre los que se destacan China, varios países europeos y el Canadá (véase el gráfico II.28).

Gráfico II.27
América Latina y el Caribe (33 países): comercio de maquinaria agrícola, 2015-2022
(En miles de millones de dólares)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] https://comtradeplus.un.org/.
Nota: Incluye datos espejo para Cuba, Haití y Venezuela (República Bolivariana de). La maquinaria agrícola incluye a los productos clasificados en las partidas 8432 a 8438 del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.

Gráfico II.28
América Latina y el Caribe (33 países): distribución por origen de las importaciones de maquinaria agrícola, 2022
(En porcentajes)

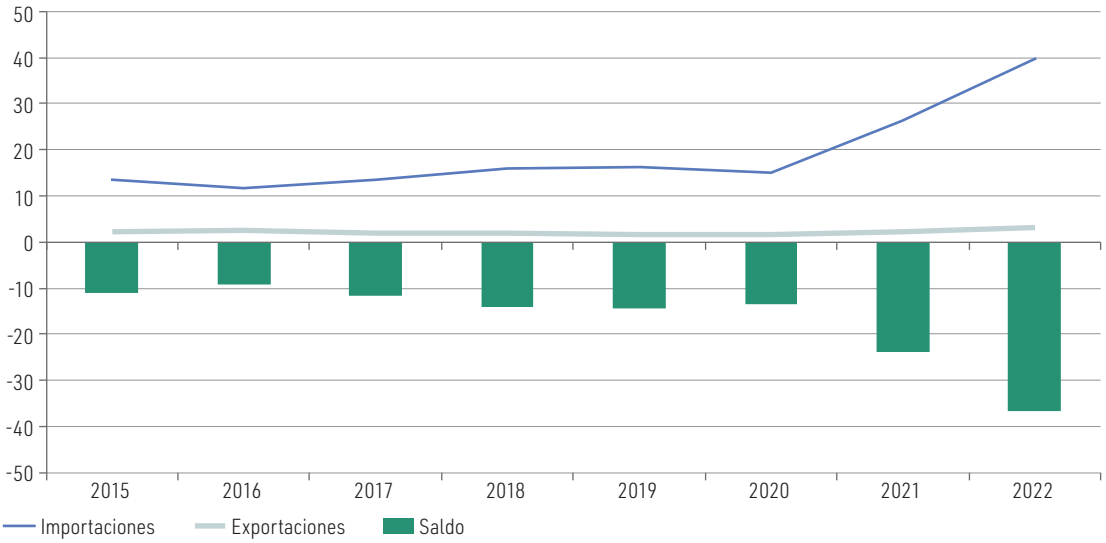


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] https://comtradeplus.un.org/.
Nota: Incluye datos espejo para Cuba, Haití y Venezuela (República Bolivariana de). La maquinaria agrícola incluye a los productos clasificados en las partidas 8432 a 8438 del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.

Los fertilizantes, junto con los combustibles, son el principal ítem de gasto en muchas cadenas agrícolas (CEPAL/FAO/PMA, 2022). El 78% de los fertilizantes que se utilizan en América Latina y el Caribe son importados, lo que la convierte en la región más dependiente de las importaciones de dichos productos (CEPAL, 2024). Más del 99% de las importaciones corresponden a fertilizantes sintéticos, especialmente nitrogenados, potásicos y compuestos. Cabe destacar que el Brasil ha sido el principal importador mundial de fertilizantes de manera ininterrumpida desde 2016, y en 2022 representó el 16% y el 67% de las importaciones mundiales y regionales, respectivamente. Todos los países de la región —excepto Chile, Trinidad y Tabago y Venezuela (República Bolivariana de)— son deficitarios en el comercio de fertilizantes. Como resultado, la región presenta un persistente déficit comercial en ese sector, que se abultó marcadamente en 2021 y 2022, año en que superó los 36.000 millones de dólares (véase el gráfico II.29). Los diez principales proveedores de fertilizantes de la región son extrarregionales (véase el gráfico II.30). Solo el 6% de sus importaciones en 2022 provino de la propia región, donde el principal proveedor es Chile (2%).

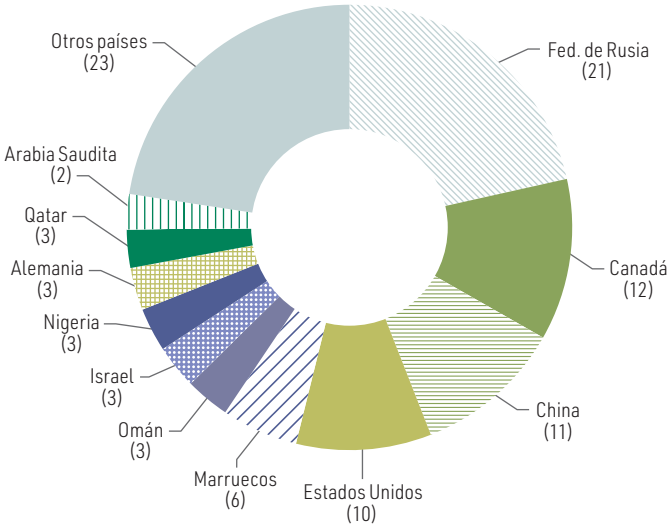
El incremento del déficit regional en el comercio de fertilizantes refleja el pronunciado aumento de sus precios a partir de 2021. En promedio, en 2022, el índice de precios de los fertilizantes del Banco Mundial —medidos en dólares corrientes— triplicó con creces el valor registrado en 2020. En 2021, el alza respondió a la combinación de una recuperación de la demanda y el aumento del precio del gas natural y de otros insumos a causa de las perturbaciones en las cadenas de suministro generadas por la pandemia de COVID-19 (Baffes y Koh, 2021). En 2022, los precios aumentaron aún más a causa del estallido de la guerra entre Ucrania y la Federación de Rusia, principal exportador mundial de fertilizantes sintéticos (CEPAL/FAO/PMA, 2022).

Gráfico II.29
América Latina y el Caribe (33 países): comercio de fertilizantes, 2015-2022
(En miles de millones de dólares)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] https://comtradeplus.un.org/.
Nota: Incluye datos espejo para Cuba, Haití y Venezuela (República Bolivariana de). Los fertilizantes incluyen a los productos clasificados en las partidas 3101 a 3105 del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.

Gráfico II.30
América Latina y el Caribe (33 países): distribución por origen de las importaciones de fertilizantes, 2022
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] https://comtradeplus.un.org/.
Nota: Incluye datos espejo para Cuba, Haití y Venezuela (República Bolivariana de). Los fertilizantes incluyen a los productos clasificados en las partidas 3101 a 3105 del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.

Si bien a junio de 2024 los precios de los fertilizantes habían caído un 60% en términos nominales respecto de su nivel máximo, alcanzado en abril de 2022, la elevada dependencia de los proveedores extrarregionales sigue representando un importante riesgo para la seguridad alimentaria en la región, especialmente en un contexto geopolítico volátil como el actual. El principal riesgo es que,

ante nuevos episodios de altos precios y escasa oferta, los pequeños productores —que se orientan principalmente a satisfacer el consumo local— sean los más afectados, y deban reducir notoriamente el uso de fertilizantes (y, por ende, sus rendimientos). A la marcada dependencia regional de los fertilizantes importados se agrega el uso intensivo de fertilizantes químicos con alto contenido de potasio y fosfatos, que en cantidades elevadas generan contaminación de las aguas y degradación de los suelos, además de aumentar el riesgo de desertificación. Por ello, resulta conveniente explorar opciones para reducir la dependencia regional de los fertilizantes sintéticos, promoviendo una mayor producción y uso de biofertilizantes (CEPAL/FAO/PMA, 2022).

C. Espacios para fortalecer el aporte del comercio a la seguridad alimentaria

América Latina y el Caribe es la principal región exportadora neta de alimentos a nivel mundial (especialmente de productos básicos), y cuenta con un gran potencial para expandir su producción en las próximas décadas. Al respecto, se estima que será necesario aumentar un 50% la producción mundial de alimentos hacia 2050, debido al crecimiento poblacional, los cambios en los patrones de alimentación y el mayor uso de biocombustibles (FAO, 2021). Gran parte de esta producción adicional provendrá de la región y se exportará a otros mercados, especialmente de Asia (continente que ya absorbe el 40% de sus envíos de alimentos). Por otra parte, las exportaciones regionales de alimentos cada vez están más sujetas a requerimientos de sostenibilidad ambiental, especialmente en el mercado europeo (Herreros, Durán y Olmos, 2024). En este contexto, cobra gran importancia la intensificación sostenible de la producción agropecuaria, entendida como "prácticas dirigidas a mejorar el desempeño ambiental de las actividades agrícolas, sin sacrificar los niveles de productividad existentes" (Rodríguez, Mondaini y Hitschfeld, 2017). El desarrollo de la bioeconomía en la región será crucial para abordar este desafío, así como para avanzar hacia una canasta exportadora más intensiva en conocimiento (CEPAL, 2022).

En los próximos años será preciso equilibrar las grandes oportunidades que ofrece el abastecimiento de los mercados extrarregionales con el aseguramiento de un suministro adecuado para satisfacer la demanda regional. Pese a sus notables ventajas competitivas en la producción de alimentos, América Latina y el Caribe fue la región más afectada a nivel mundial por el aumento de la inseguridad alimentaria durante el bienio 2020-2021, debido a la fuerte contracción económica y el marcado aumento de la pobreza generados por la pandemia de COVID-19. Aunque esta situación se ha revertido parcialmente desde 2022, casi el 30% de la población regional todavía enfrenta una situación de inseguridad alimentaria moderada o grave, y el costo de acceder a una dieta saludable es el más alto del mundo.

La inseguridad alimentaria en la región no está causada principalmente por una insuficiente disponibilidad (oferta) de alimentos, sino por las dificultades que experimentan amplios segmentos de la población para acceder a una dieta adecuada debido a los bajos ingresos. En la raíz de este problema confluyen múltiples factores y desigualdades, por lo que su abordaje exige un enfoque coordinado que integre a las distintas políticas públicas que inciden en él. Una de ellas es la política comercial, ya que la reducción de las barreras al comercio de alimentos puede contribuir de modo rápido y directo a bajar su costo y mejorar su asequibilidad. De hecho, el papel fundamental del comercio en la seguridad alimentaria de la región se destacó en la declaración sobre la reforma de las reglas multilaterales del comercio agropecuario, presentada por 16 países latinoamericanos durante la 12ª Conferencia Ministerial de la OMC en junio de 2022 (OMC, 2022). La reducción de las barreras a la importación y exportación de alimentos puede ser un instrumento especialmente efectivo en el contexto de reducido espacio fiscal que enfrenta la mayoría de los países de la región

(CEPAL, 2023c), que limita las posibilidades de implementar mecanismos de subsidios a la producción o adquisición de alimentos. En particular, una mayor apertura comercial puede ayudar a reducir la inseguridad alimentaria en los países del Caribe, subregión que presenta la más alta prevalencia de subalimentación, el mayor costo de acceso a una dieta saludable y los niveles más elevados de protección arancelaria en el sector agropecuario.

El fortalecimiento de la integración regional es un elemento clave para contribuir a un suministro regional de alimentos más estable y a un menor costo. Esto tiene al menos dos razones. En primer lugar, porque un mercado regional integrado amplía la oferta de alimentos e insumos de procedencia cercana, lo que disminuye la exposición a perturbaciones en la oferta desde terceros mercados[10]. La importancia de este factor se ve realzada en un contexto mundial caracterizado por diversos conflictos y crecientes tensiones geopolíticas. Así lo ilustra el marcado aumento de las restricciones a la exportación de alimentos y fertilizantes en 2022, a raíz del impacto alcista que el estallido de la guerra en Ucrania tuvo en sus precios (Pangestu y Van Trotsenburg, 2022; UNCTAD, 2022). En segundo lugar, una mayor integración regional favorece la creación de encadenamientos productivos que promueven el desarrollo económico y social mediante la generación de empleo directo e indirecto, lo que contribuye a una mayor seguridad alimentaria (CEPAL/FAO/IICA, 2023).

En enero de 2023, los 33 países miembros de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) acordaron actualizar el Plan para la Seguridad Alimentaria, Nutrición y Erradicación del Hambre de la CELAC 2025, aprobado en 2015, a la luz de los desafíos surgidos en los últimos años. Este ejercicio se llevó a cabo con la asistencia técnica de la FAO, la CEPAL, el Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA) y la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). El nuevo Plan para la Seguridad Alimentaria, Nutrición y Erradicación del Hambre de la CELAC 2030 (CELAC, 2024) atribuye un papel relevante al comercio, especialmente intrarregional, en la consecución de sus objetivos (véase el recuadro II.1).

Recuadro II.1

El papel de la política comercial en el Plan para la Seguridad Alimentaria, Nutrición y Erradicación del Hambre de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) 2030

El Plan para la Seguridad Alimentaria, Nutrición y Erradicación del Hambre de la CELAC 2030 consta de 4 pilares y 15 líneas de acción, que abarcan las distintas esferas de la política pública que intervienen en la seguridad alimentaria. La línea de acción 3 ("implementación de políticas comerciales que promuevan la inclusión económica, el desarrollo sostenible y la seguridad alimentaria y nutrición") incluye nueve medidas sugeridas:

1. Promover la transparencia de los mercados y un sistema de comercio basado en reglas, universal, abierto, no discriminatorio, equitativo y transparente, con las reglas multilaterales de comercio agrícola de la Organización Mundial del Comercio (OMC) en el centro, mediante la coordinación de políticas, la cooperación y el fortalecimiento de las capacidades humanas e institucionales para la toma de decisiones basadas en la evidencia científica para abordar los condicionantes estructurales que afectan los déficits comerciales y la falta de competitividad.
2. Fomentar la ampliación del comercio de productos agroalimentarios, facilitando la participación de la agricultura familiar, la pesca artesanal, la silvicultura en pequeña escala, las pequeñas y medianas empresas (pymes) y las cooperativas en los mercados y las cadenas de valor, con inclusión de mujeres, jóvenes, Pueblos Indígenas y afrodescendientes, con un enfoque de derechos humanos.

[10] Por ejemplo, en FAO/BID (2024a) se identifican oportunidades de expansión del comercio de alimentos entre los países de la Comunidad del Caribe (CARICOM) y los del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), por un valor potencial de 2.767 millones de dólares. De este monto, un 79% corresponde a oportunidades de exportación para los países de la CARICOM y un 21% para los del SICA. La materialización de estas oportunidades depende de que se reduzcan obstáculos como los altos aranceles, los procedimientos fronterizos engorrosos y las deficiencias en materia de transporte y logística.

3. Identificar y fomentar la creación de condiciones para superar los obstáculos, distorsiones o restricciones al comercio agrícola intrarregional y mundial: aranceles (considerando los márgenes de negociación); medidas no arancelarias (intercambio y armonización de normas nacionales para estimular la producción, medidas fitosanitarias, inocuidad de los alimentos, normas técnicas y demás); sistemas de certificación y acreditación de productos agroalimentarios, y barreras administrativas y operativas (financiamiento, infraestructura, transporte, logística, administración privado-pública y demás).
4. Invertir en datos de mercado regionales y subregionales y mecanismos de información, como el Sistema Regional de Inteligencia y Monitoreo de Mercados Agropecuarios (SIMMAGRO), con inclusión de otros países de la región e incorporando información sobre alimentos nutritivos, para contribuir a la transparencia del mercado, reducir la especulación y apoyar la integración del comercio regional.
5. Promover la investigación, la innovación, la extensión y la asistencia técnica para fortalecer los vínculos entre los mercados institucionales, los programas públicos de alimentos, el comercio internacional, la agricultura familiar, los pescadores artesanales y otros productores de alimentos a pequeña escala.
6. Fomentar incentivos para el comercio de alimentos nutritivos e inocuos, contribuyendo al desarrollo local y a la seguridad alimentaria y nutrición de aquellas poblaciones en situación de mayor vulnerabilidad.
7. Generar información sobre la relación entre el comercio internacional e intrarregional y la seguridad alimentaria, incluidos datos desagregados por sexo y análisis de género y étnico-racial. Además, promover los diálogos y reflexiones entre el sector privado, el sector académico y la sociedad civil y las partes interesadas regionales.
8. Impulsar espacios de coordinación entre los diversos sistemas de integración regional para promover la facilitación del comercio agroalimentario intrarregional y trabajar con las secretarías de la Comunidad del Caribe (CARICOM), el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), la Comunidad Andina (CAN) y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) para adaptar recomendaciones a nivel subregional. Estas recomendaciones deben tener en cuenta que la región en su conjunto tiene un excedente de producción de alimentos y puede contribuir con la seguridad alimentaria mundial actual y futura, que los alimentos más comercializados son importantes en términos de una dieta calórica, pero no necesariamente corresponden a una dieta saludable, y que algunos países de la región son exportadores netos de alimentos y productos agrícolas, mientras que otros son importadores netos.
9. Fomentar políticas públicas que busquen atraer inversión pública y privada para mejorar la infraestructura relacionada con el comercio, con el fin de incentivar la producción y el comercio intrarregional.

El Plan para la Seguridad Alimentaria, Nutrición y Erradicación del Hambre de la CELAC 2030 incluye los siguientes indicadores sugeridos para monitorear los avances en materias vinculadas con el comercio:

- Asistencia oficial para el desarrollo (AOD) a la agricultura como porcentaje de la AOD total y como porcentaje del valor agregado agrícola.
- Importaciones de alimentos como porcentaje del consumo de alimentos.
- Comercio intrarregional de alimentos como porcentaje del comercio total de alimentos y del comercio intrarregional total.
- Aranceles promedio de importación de productos agropecuarios en los países de la CELAC, en otros mercados y en el marco de tratados de libre comercio.
- Medidas comerciales no arancelarias aplicadas a productos agropecuarios en los países de la CELAC, en otros mercados y en el marco de tratados de libre comercio.

Fuente: Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), *Plan para la Seguridad Alimentaria, Nutrición y Erradicación del Hambre de la CELAC 2030. Es tiempo de acción*, Santiago, 2024.

A continuación, se presentan algunas líneas de trabajo prioritarias para fortalecer la contribución del comercio a la seguridad alimentaria en la región, de conformidad con los objetivos del Plan para la Seguridad Alimentaria, Nutrición y Erradicación del Hambre de la CELAC 2030. En la implementación de estas acciones cabe un papel central a los mecanismos subregionales de integración, como la Comunidad Andina (CAN), la Comunidad del Caribe (CARICOM), el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA) y la Alianza del Pacífico.

Una primera línea de trabajo se relaciona con la facilitación del comercio. Esta, entendida como la simplificación, modernización y armonización de los procedimientos de exportación e importación, es de gran importancia para agilizar el comercio de alimentos. En la agenda de facilitación del comercio se destacan medidas como la implementación de ventanillas únicas de comercio exterior, el despacho prioritario de los productos perecederos en los puestos fronterizos y la coordinación entre las autoridades sanitarias, fitosanitarias y aduaneras para agilizar las inspecciones. Si bien los países de la región muestran grandes avances en la implementación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC, los progresos han sido menores en la digitalización de los procedimientos comerciales, y, en general, la subregión del Caribe se encuentra rezagada respecto del resto de la región (CEPAL, 2023b; Herreros, 2023). Para dar mayor fluidez al comercio regional de alimentos, es necesario acelerar la implementación de las ventanillas únicas de comercio exterior en los países que aún no disponen de estos instrumentos. Asimismo, es preciso avanzar en la interoperabilidad entre las ventanillas únicas de los distintos países, de modo de permitir el intercambio electrónico transfronterizo de la documentación asociada a las operaciones comerciales.

La segunda línea de trabajo se relaciona con los requisitos sanitarios, fitosanitarios y técnicos aplicables a los alimentos. El cumplimiento de dichos requisitos es fundamental para alcanzar importantes objetivos de política pública. Sin embargo, acceder a las reglamentaciones aplicables a los alimentos en los mercados externos representa un desafío para las empresas exportadoras, puesto que dicha información no suele estar centralizada en repositorios nacionales (UNCTAD, 2024). Asimismo, la disparidad entre los requisitos aplicables a un mismo producto en los distintos países de la región y las carencias en materia de infraestructura de la calidad pueden transformarse en grandes obstáculos al comercio intrarregional de alimentos, especialmente para las pequeñas y medianas empresas (pymes) (Sarquis y otros, 2024). Por ejemplo, algunas de las economías de menor tamaño del Caribe aún no cuentan con los recursos tecnológicos, el capital humano ni la infraestructura necesarios para comprobar que los alimentos importados cumplen con sus requerimientos en materia de inocuidad. Esta limitación hace que frecuentemente se prefiera importar alimentos desde países que presentan los más altos estándares de calidad, como los Estados Unidos y países europeos, aunque resulte más costoso que adquirirlos en la región (FAO/BID, 2024a). En este contexto, resulta necesario que los mecanismos de integración de la región avancen en la agenda de convergencia regulatoria entre sus miembros, mediante acciones como la armonización o el reconocimiento mutuo de estándares sanitarios, fitosanitarios y técnicos. Desde la óptica de avanzar hacia un mercado regional integrado, los beneficios serán mayores si la convergencia regulatoria tiene lugar entre los distintos mecanismos de integración y no solo en el marco de cada uno de ellos.

En tercer lugar, mejorar la logística del comercio de alimentos es un desafío para toda la región, pero resulta de particular importancia para los países del Caribe. Una iniciativa que ofrece un interesante potencial para ello es el proyecto, anunciado en 2022, de crear un centro de distribución subregional de alimentos, en el que Guyana funcionaría como el principal país productor y Barbados sería el centro de distribución. La concreción de esta iniciativa sería un paso importante para promover un mayor abastecimiento intrarregional de alimentos, y así avanzar hacia el objetivo de los países de la CARICOM de reducir un 25% las importaciones de alimentos para 2025.

En cuarto lugar, se mantiene el desafío de completar la red de acuerdos comerciales preferenciales entre los distintos países y subregiones de América Latina y el Caribe. Los principales “casilleros vacíos” a completar son los que vinculan a los miembros del MERCOSUR, por una parte, con

Centroamérica y México, por la otra, así como los que vinculan a los países del Caribe con el resto de la región. En muchos de estos casos, la apertura total en el sector de los alimentos no parece un objetivo factible, al menos a corto plazo, debido a la alta sensibilidad de ciertos cultivos o sectores productivos. Por ello, resulta conveniente explorar modalidades flexibles y graduales de apertura, incluidos compromisos asimétricos de desgravación arancelaria en favor de los socios de menor tamaño. Asimismo, los acuerdos comerciales regionales deben ampliarse para incluir la cooperación en investigación, desarrollo e innovación (I+D+i) orientada a mejorar la productividad agropecuaria y ampliar la oferta de alimentos. Así, dichos acuerdos aumentarían su aporte al surgimiento de cadenas agroalimentarias competitivas y sostenibles en la región, con los consiguientes beneficios en términos de seguridad alimentaria.

Por último, los países de la región deberían coordinarse en los distintos foros multilaterales para poner en valor la contribución actual y potencial de sus exportaciones de alimentos a la seguridad alimentaria mundial. Esto permitiría mejorar la posición de la región como receptora de flujos de inversión y financiamiento que favorezcan el tránsito hacia una producción de alimentos cada vez más sostenible.

Bibliografía

Baffes, J. y W. C. Koh (2021), "Fertilizer prices expected to stay high over the remainder of 2021", World Bank Blogs, 8 de junio.

Bolsa de Comercio de Rosario (2024), "El aporte de la agroindustria en las exportaciones argentinas del 2023", *Informativo Semanal*, 2 de febrero.

Briceño-Garmendia, C. y otros (2015), "Connectivity for Caribbean Countries: An Initial Assessment", *Policy Research Working Paper*, Nº 7169, Banco Mundial, enero.

CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2024), *América Latina y el Caribe ante el desafío de acelerar el paso hacia el cumplimiento de la Agenda 2030: transiciones hacia la sostenibilidad* (LC/FDS.7/3), Santiago.

___(2023a), *Oportunidades para la inversión y la colaboración entre América Latina y el Caribe y la Unión Europea* (LC/TS.2023/78), Santiago.

___(2023b), *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2023* (LC/PUB.2023/16-P/Rev.1), Santiago.

___(2023c), *Deuda pública y restricciones para el desarrollo en América Latina y el Caribe* (LC/TS.2023/20), Santiago.

___(2022), *Hacia la transformación del modelo de desarrollo en América Latina y el Caribe: producción, inclusión y sostenibilidad* (LC/SES.39/3-P), Santiago.

___(2017), *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe 2017* (LC/PUB.2017/22-P), Santiago.

CELAC (Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños) (2024), *Plan para la seguridad alimentaria, nutrición y erradicación del hambre de la CELAC 2030*, Santiago.

CEPAL/FAO/IICA (Comisión Económica para América Latina y el Caribe/Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación/Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura) (2019), *Perspectivas de la agricultura y del desarrollo rural en las Américas: una mirada hacia América Latina y el Caribe 2019-2020*, San José.

CEPAL/FAO/PMA (Comisión Económica para América Latina y el Caribe/Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación/Programa Mundial de Alimentos) (2022), *Hacia una seguridad alimentaria y nutricional sostenible en América Latina y el Caribe en respuesta a la crisis alimentaria mundial*, Santiago.

Dolabella, M. y J. Durán (2021), "Integrating Latin America and the Caribbean: Potential effects of removing tariffs and streamlining non-tariff measures", *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2020/113), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Edwards, D. (2024), "Navigating global maritime headwinds: Implications for Caribbean trade". Presentación en el Global Supply Chain Forum, Barbados, 21-24 de mayo [en línea] https://unctad.org/system/files/non-official-document/24_05_23_Navigating_Global_Maritime_Headwinds_Implications_for_Caribbean_Trade_by_Diane_Edwards.pdf.

FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura) (2023), *La situación de las mujeres en los sistemas agroalimentario*, Roma.

___(2021), *El estado de los mercados de productos básicos agrícolas 2022. La geografía del comercio alimentario y agrícola: enfoques de políticas para lograr el desarrollo sostenible*, Roma.
___(2015), "La ONU lanza el Año Internacional de las Legumbres: protagonismo para frijoles, lentejas y garbanzos", 11 de noviembre [en línea] https://www.fao.org/colombia/noticias/detail-events/es/c/343829/#:~:text=Bajo%20el%20lema%20%22semillas%20nutritivas,en%20toda%20la%20cadena%20alimentaria%20.
___(1996), "Declaración de Roma sobre la Seguridad Alimentaria Mundial y Plan de Acción de la Cumbre Mundial sobre Alimentación", Roma, 13 de noviembre [en línea] https://www.fao.org/4/W3613S/W3613S00.htm.
FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura) y otros (2024a), *Versión resumida de El estado de la seguridad alimentaria y la nutrición en el mundo 2024: financiación para acabar con el hambre, la inseguridad alimentaria y la malnutrición en todas sus formas*, Roma.
FAO/BID (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura/Inter-American Development Bank) (2024a), *Oportunidades y desafíos del comercio agroalimentario entre los países del Sistema de la Integración Centroamericana y la Comunidad del Caribe*, Santiago.
___(2024b), *Oportunidades para promover el comercio agroalimentario intrarregional en América Latina y el Caribe*, Santiago.
FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura) y otros (2024b), *Financiamiento para la seguridad alimentaria y la nutrición en América Latina y el Caribe*, Santiago.
FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura) y otros (2023), *América Latina y el Caribe - Panorama regional de la seguridad alimentaria y la nutrición 2023: Estadísticas y tendencias*, Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
Herreros, S. (2023), *Digital and sustainable trade facilitation in Latin America and the Caribbean: regional report 2023* (LC/TS.2023/123), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
Herreros, S., J. Durán y X. Olmos (2024), "Evaluación preliminar de las exportaciones latinoamericanas potencialmente afectadas por el reglamento de la Unión Europea relativo a la comercialización de productos asociados a la deforestación", *serie Comercio Internacional*, N° 180 (LC/TS.2024/84), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (en prensa).
Hopkins, R. y D. Puchala (1978), "Perspectives on the international relations of food", *International Organization*, vol. 32, Nº 3.
OCDE/FAO (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos/Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura) (2024), *OECD-FAO Agricultural Outlook 2024-2033*, París.
OMC (Organización Mundial del Comercio) (2023), "Examen de las políticas comerciales de los miembros de la OMC integrantes de la OECO", *Documento* (WT/TPR/G/437), Ginebra, 29 de marzo.
___(2022), "Declaración sobre la Reforma de las Reglas Multilaterales del Comercio Agropecuario. Comunicación de Argentina, Estado Plurinacional de Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay" (WT/MIN(22)/17; JOB/AG/236), Ginebra, 14 de junio.
OMC/CCI/UNCTAD (Organización Mundial del Comercio/Centro de Comercio Internacional/Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) (2024), *World Tariff Profiles 2024*, Ginebra.
Pangestu, M. y A. Van Trotsenburg (2022), "Trade restrictions are inflaming the worst food crisis in a decade", *Voices*, 6 de julio [en línea] https://blogs.worldbank.org/en/voices/trade-restrictions-are-inflaming-worst-food-crisis-decade.
Rodríguez, A., A. Mondaini y M. Hitschfeld (2017), "Bioeconomía en América Latina y el Caribe. Contexto global y regional y perspectivas", *serie Desarrollo Productivo*, Nº 215 (LC/TS.2017/96), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
Sarquis, A. y otros (2024), *Guía de creación de capacidades para el aprovechamiento de los acuerdos comerciales internacionales*, San José, Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA).
Telemaque, D. T. (2022), "Challenges confronting efficient port performance of selected countries in the Eastern Caribbean: what are the opportunities for Antigua and Barbuda?", *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, vol. 14, Nº 2.
UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) (2024), *Promoting food security through non-tariff measures: From costs to benefits*, Ginebra.
___(2022), "Food export restrictions hurt millions in least developed countries" [en línea] https://unctad.org/topic/least-developed-countries/chart-march-to-june-2022.
UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) y Banco Mundial (2018), *The Unseen Impact of Non-Tariff Measures: Insights from a New Database*, Ginebra.

Anexo II.A1

Cuadro II.A1.1
Composición de las grandes categorías del comercio de alimentos

Nombre abreviado	Capítulos del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías	Descripción de los capítulos del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías
Carne y pescado	01, 02, 03 y 16	Animales vivos; carne y despojos comestibles; pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos; preparaciones de carne, pescado o de crustáceos, moluscos o demás invertebrados acuáticos
Lácteos y huevos	04	Leche y productos lácteos; huevos de ave; miel natural; productos comestibles de origen animal, no expresados ni comprendidos en otra parte
Frutas y hortalizas	07 y 08	Hortalizas, plantas, raíces y tubérculos alimenticios; frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios (cítricos), melones o sandías
Cereales y molinería	10 y 11	Cereales (trigo y morcajo, maíz, arroz, centeno, cebada, etc.), productos de la molinería; malta; almidón y fécula; inulina; gluten de trigo
Oleaginosas	12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frutos diversos; plantas industriales o medicinales; paja y forraje
Azúcar y cacao	17 y 18	Azúcares y artículos de confitería; cacao y sus preparaciones
Alimentos procesados	19, 20, 21 y 22	Preparaciones a base de cereales, harina, almidón, fécula o leche; productos de pastelería; preparaciones de hortalizas, frutas u otros frutos o demás partes de plantas; preparaciones alimenticias diversas; bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre
Café y té	09	Café, té, yerba mate y especias
Grasas y aceites	15	Grasas y aceites animales o vegetales; productos de su desdoblamiento; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal
Otros	05, 06, 13, 14, 23 y 24	Los demás productos de origen animal no expresados ni comprendidos en otra parte; plantas vivas y productos de la floricultura; bulbos, raíces y similares; flores cortadas y follaje ornamental; goma laca; gomas, resinas y demás jugos y extractos vegetales; materias trenzables y demás productos de origen vegetal, no expresados ni comprendidos en otra parte; residuos y desperdicios de las industrias alimentarias; alimentos preparados para animales; tabaco y sucedáneos del tabaco procesados

Fuente: Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), *El estado de los mercados de productos básicos agrícolas 2020. Los mercados agrícolas y el desarrollo sostenible: cadenas de valor mundiales, pequeños agricultores e innovaciones digitales*, Roma, 2020.

Cuadro II.A1.2
América Latina y el Caribe (33 países): comercio de alimentos, 2020-2022
(En millones de dólares)

	Exportaciones			Importaciones		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
América Latina y el Caribe	**241 982**	**285 094**	**349 142**	**91 998**	**116 586**	**135 782**
América del Sur	**180 525**	**216 158**	**272 034**	**42 576**	**53 801**	**61 100**
Argentina	36 188	44 067	53 965	3 858	4 914	4 988
Bolivia (Estado Plurinacional de)	1 487	2 187	3 211	785	766	811
Brasil	83 487	99 822	135 164	11 374	13 401	14 974
Chile	18 236	19 647	21 834	7 671	10 757	11 402
Colombia	7 824	9 381	11 528	6 902	8 701	10 841
Ecuador	12 097	13 882	17 463	2 461	3 324	4 289
Paraguay	5 722	7 476	6 518	962	1 100	1 229
Perú	10 320	12 571	13 656	5 285	6 719	7 526
Uruguay	4 682	6 310	7 907	1 246	1 501	1 758
Venezuela (República Bolivariana de)	482	817	788	2 033	2 618	3 282
Centroamérica y México	**56 625**	**63 674**	**71 297**	**38 805**	**50 840**	**59 877**
Centroamérica	**17 891**	**19 864**	**22 466**	**12 658**	**15 299**	**17 786**
Costa Rica	4 789	5 441	5 612	2 179	2 477	2 669
El Salvador	1 006	1 185	1 384	2 176	2 482	3 049
Guatemala	6 234	6 583	7 633	3 283	4 247	5 156
Honduras	2 883	3 096	3 956	1 773	2 255	2 749
Nicaragua	2 501	3 010	3 340	1 094	1 379	1 667
Panamá	478	548	541	2 154	2 458	2 496
México	38 734	43 810	48 831	26 147	35 541	42 091
El Caribe	**4 831**	**5 262**	**5 811**	**10 616**	**11 946**	**14 805**
Antigua y Barbuda	6	3	1	133	149	181
Bahamas	35	...	99	468	...	861
Barbados	83	94	106	350	371	467
Belice	171	203	221	204	224	260
Cuba	586	540	667	1 883	2 250	2 488
Dominica	4	4	...	48	48	...
Granada	18	25	27	98	108	144
Guyana	786	691	731	344	402	469
Haití	63	71	47	1 227	1 289	1 235
Jamaica	366	416	430	1 067	1 311	1 670
República Dominicana	2 215	2 691	2 905	3 375	4 391	5 409
Saint Kitts y Nevis	9	9	10	46	44	60
San Vicente y las Granadinas	28	26	...	148	...	...
Santa Lucía	30	...	...	94	106	...
Suriname	93	81	72	206	223	274
Trinidad y Tabago	339	409	494	926	1 031	1 287

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, base de datos UN Comtrade [en línea] https://comtradeplus.un.org/.
Nota: Los datos de Haití, Saint Kitts y Nevis y Venezuela (República Bolivariana de) corresponden a estadísticas espejo de sus socios comerciales.

Cuadro II.A1.3

América Latina y el Caribe (33 países): saldos del comercio de alimentos por grandes categorías, promedio 2020-2022

(En millones de dólares)

	Carne y pescado	Lácteos y huevos	Frutas y hortalizas	Cereales y oleaginosas	Azúcar y cacao	Alimentos procesados	Café, té y especias	Grasas y aceites	Otros	Total
América Latina y el Caribe	**39 449**	**-2 503**	**36 055**	**38 113**	**12 749**	**11 455**	**14 620**	**7 015**	**20 014**	**176 967**
América del Sur	**42 300**	**977**	**17 127**	**54 886**	**10 298**	**3 654**	**10 540**	**8 410**	**22 222**	**170 414**
Argentina	5 007	1 334	893	14 435	20	1 576	-16	6 714	10 190	40 153
Bolivia (Estado Plurinacional de)	81	8	192	124	-2	-234	6	655	677	1 508
Brasil	19 606	-329	92	42 555	9 739	2 809	6 741	1 374	10 322	92 908
Chile	5 555	-253	6 331	-940	-537	1 068	-163	-548	-551	9 962
Colombia	-413	-205	941	-2 947	396	-508	2 998	92	408	763
Ecuador	7 299	-11	3 859	-631	895	-187	9	-44	-65	11 123
Paraguay	1 514	-2	-26	3 116	5	-349	9	576	633	5 475
Perú	877	-280	4 892	-1 965	103	193	1 025	-112	940	5 673
Uruguay	2 468	747	-9	2 019	-94	-251	-72	73	-83	4 798
Venezuela (República Bolivariana de)	306	-32	-38	-878	-228	-462	4	-371	-249	-1 948
Centroamérica y México	**-1 026**	**-2 496**	**19 021**	**-14 762**	**2 325**	**9 684**	**4 137**	**-470**	**-2 389**	**14 024**
Centroamérica	**524**	**-441**	**4 165**	**-2 804**	**1 038**	**-1 746**	**3 826**	**845**	**-582**	**4 826**
Costa Rica	-10	57	2 251	-641	31	677	316	187	-29	2 839
El Salvador	-229	-198	-219	-351	230	-341	116	-206	-178	-1 378
Guatemala	-316	-262	1 568	-832	642	-240	1 619	571	-163	2 588
Honduras	312	-61	352	-473	20	-590	1 222	357	-87	1 053
Nicaragua	906	159	161	-170	158	-322	551	-4	132	1 571
Panamá	-138	-136	52	-336	-44	-929	1	-60	-257	-1 847
México	-1 550	-2 056	14 856	-11 958	1 287	11 430	311	-1 315	-1 807	9 198

	Carne y pescado	Lácteos y huevos	Frutas y hortalizas	Cereales y oleaginosas	Azúcar y cacao	Alimentos procesados	Café, té y especias	Grasas y aceites	Otros	Total
El Caribe	**-1 825**	**-983**	**-93**	**-2 011**	**126**	**-1 882**	**-58**	**-925**	**180**	**-7 471**
Antigua y Barbuda	-36	-12	-18	-7	-4	-57	-1	-5	-9	-151
Bahamas	-101	-54	-94	-25	-18	-253	-9	-17	-26	-597
Barbados	-68	-35	-38	-40	-26	-74	-5	0	-16	-302
Belice	14	-22	49	-14	72	-48	-4	-24	-53	-31
Cuba	-467	-174	-116	-703	86	-99	-17	-185	66	-1 609
Dominica	-12	-4	1	-4	-1	-17	0	-3	-3	-43
Granada	-24	-12	-5	-7	-4	-40	4	-4	-2	-93
Guyana	89	-53	-9	361	14	-23	-3	-25	-20	331
Haití	-155	-36	-28	-422	-100	-237	-2	-188	-23	-1 190
Jamaica	-212	-78	21	-219	-79	-242	20	-66	-92	-946
República Dominicana	-651	-329	251	-777	267	-646	-27	-314	439	-1 788
Saint Kitts y Nevis	-13	-4	-1	-3	-2	-11	0	-2	-4	-41
Santa Lucía	-34	-14	-6	-11	-7	-31	-2	-5	-9	-118
San Vicente y las Granadinas	-17	-8	-2	-6	-5	-34	0	-3	2	-73
Suriname	5	-17	-7	8	-18	-80	-3	-20	-21	-152
Trinidad y Tabago	-144	-131	-90	-141	-51	9	-8	-63	-49	-668

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), con información de la base de datos COMTRADE.
Nota: Los datos de Haití, Saint Kitts y Nevis y Venezuela (República Bolivariana de) corresponden a estadísticas espejo de sus socios comerciales. Los datos de las Bahamas corresponden al promedio de 2020 y 2022, los de Dominica y San Vicente y las Granadinas, al promedio de 2020 y 2021, y los de Santa Lucía, a 2020. Se presentan sombreados los valores positivos.

CAPÍTULO

III

El potencial de los servicios para dinamizar las exportaciones regionales

Introducción
A. Dinámica del comercio regional de servicios
B. Marco regulatorio del comercio de servicios
C. Factores habilitadores del comercio de servicios
D. Conclusiones y recomendaciones
Bibliografía
Anexo III.A1

Introducción

Entre 2014 y 2023, el crecimiento promedio del producto interno bruto (PIB) de América Latina y el Caribe fue del 0,8% anual, menos de la mitad del 2% anual registrado durante la llamada "década perdida" de 1980. Por otra parte, el PIB per cápita de la región creció solo un 0,1% anual entre 2014 y 2023. A su vez, el volumen de las exportaciones regionales de bienes también aumentó apenas un 1,6% por año en ese período. A esta trampa de bajo crecimiento de las exportaciones y la economía, se agregan otras dos estrechamente interrelacionadas: la trampa de los altos niveles de desigualdad y la trampa de la limitada capacidad institucional y la gobernanza poco efectiva (Salazar-Xirinachs, 2023).

En este contexto, los países de la región buscan nuevos sectores y actividades que puedan dinamizar sus exportaciones y economías. La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) ha señalado los servicios suministrables digitalmente (que en este capítulo se denominan "servicios modernos") como uno de los posibles sectores impulsores de las exportaciones y el crecimiento en la región (Salazar-Xirinachs, 2023). Desde 2005, el valor de las exportaciones de servicios modernos ha crecido a un ritmo superior al de las exportaciones de bienes y otros servicios, tanto a nivel mundial como regional. La pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) aceleró el proceso de digitalización, que impulsó aún más el comercio de servicios modernos. Si bien su participación en las exportaciones de servicios de la región creció del 24% al 37% entre 2005 y 2023, aún está por debajo del promedio mundial del 54%. La transformación digital también conlleva beneficios para otros segmentos tradicionales del comercio de servicios, como el transporte y el turismo.

En primer lugar, en este capítulo se analiza el dinamismo del comercio de servicios de la región desde 2005 y se compara la dinámica de los servicios modernos con la de los servicios tradicionales. Se constata que, excepto los países del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y Costa Rica, la mayoría de los países aún mantiene una marcada especialización comercial en el turismo o el transporte. En segundo lugar, se examina el entorno regulatorio en el que se desarrolla el comercio de servicios en general y de servicios modernos en particular. Asimismo, se aborda la multiplicidad de acuerdos firmados para el comercio de servicios de los países de la región (a nivel multilateral, plurilateral, subregional y bilateral).

En la última parte del capítulo se revisa un conjunto de factores que inciden en el desarrollo del comercio de servicios. Estos incluyen la existencia de una política industrial con una buena gobernanza para coordinar el apoyo a ese sector, el acceso a la banda ancha móvil y fija de alta velocidad, la transformación digital de las empresas y el sector público, la formación y capacitación de los trabajadores, la promoción de las exportaciones y la atracción de inversión extranjera directa (IED), y el tratamiento impositivo de las actividades de servicios. En cada uno de estos factores del ecosistema, es necesario redoblar los esfuerzos para que la región pueda aprovechar mejor el gran potencial que ofrece el comercio de servicios.

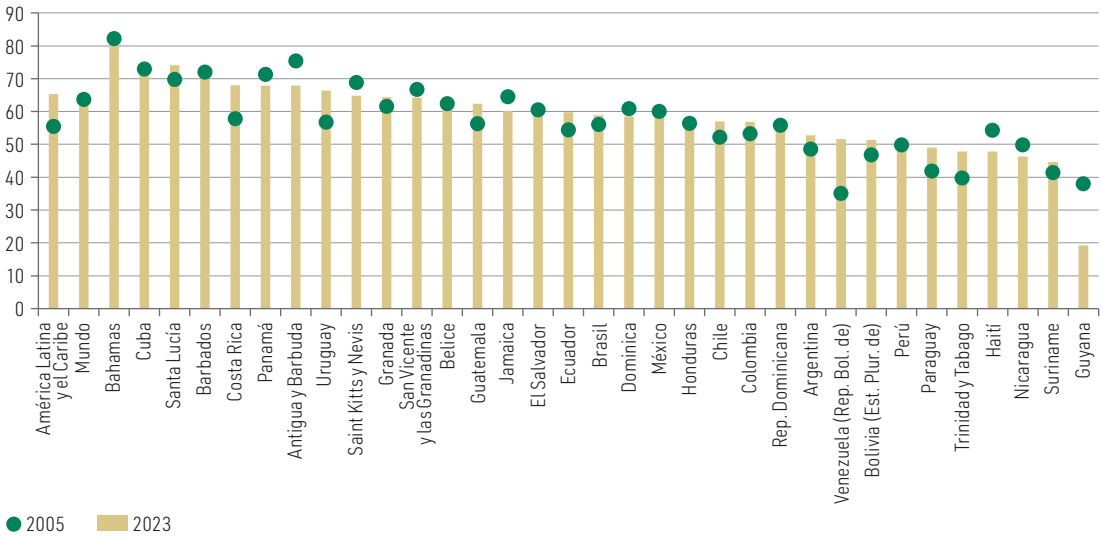
A. Dinámica del comercio regional de servicios

1. Evolución de las exportaciones de servicios

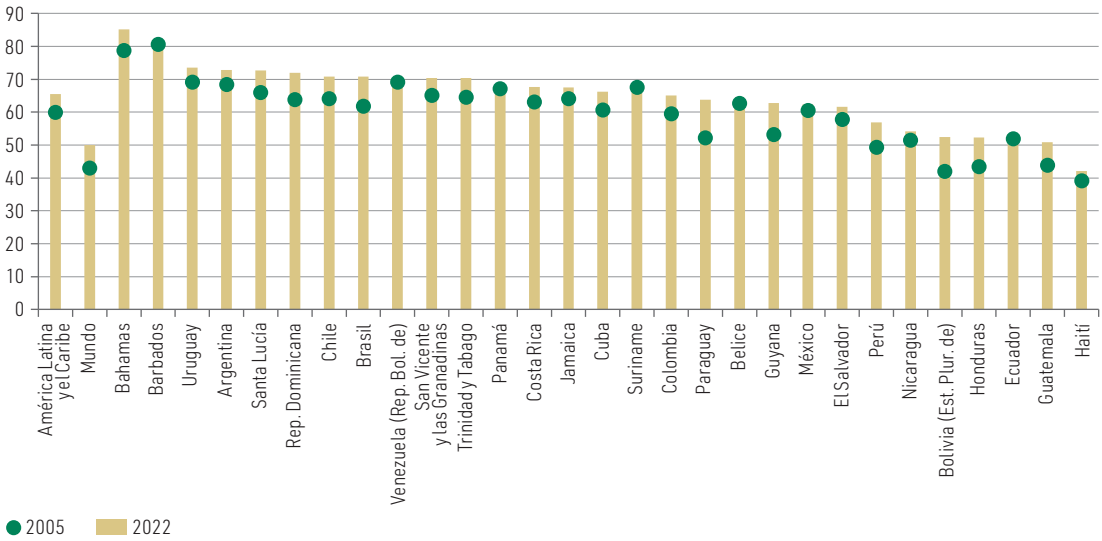
Los servicios son el sector predominante en la economía (PIB) y el empleo en la región, pues representaron el 65,3% en 2023 y el 65,4% en 2022 de estos agregados, respectivamente (véanse los gráficos III.1A y III.1B). Dichas proporciones han crecido desde 2005 y son mayores que los respectivos promedios mundiales. En 2022, el sector de servicios concentró el 80% del empleo femenino en América Latina y el Caribe. Además, las mujeres constituyen el 52% de los trabajadores de dicho sector (OIT, 2023).

Gráfico III.1
América Latina y el Caribe y mundo: participación de los servicios en el PIB, el empleo y las exportaciones, 2005 y 2022 o 2023
(En porcentajes)

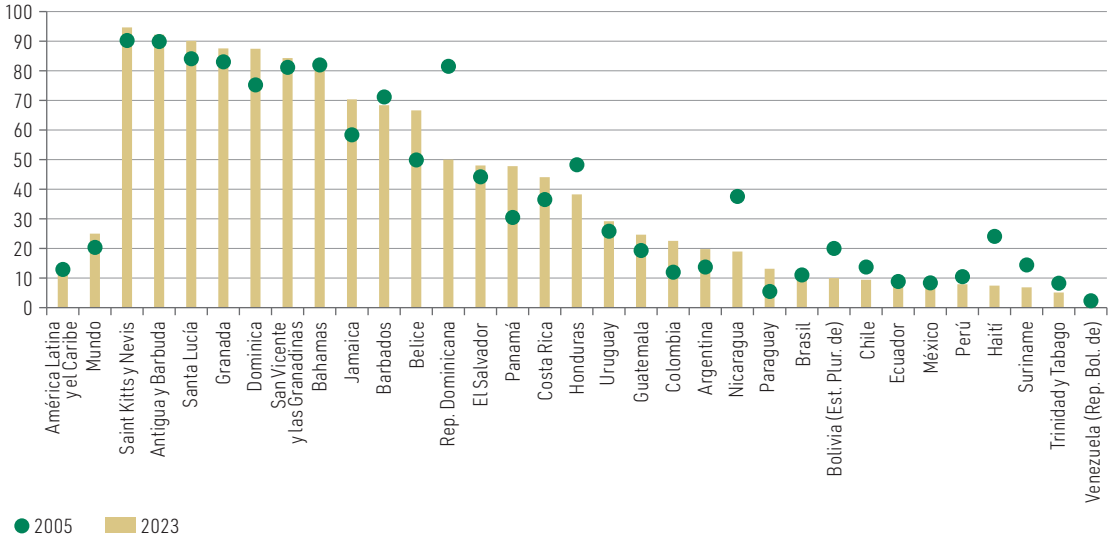
A. Participación en el PIB



B. Participación en el empleo



C. Participación en las exportaciones



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Banco Mundial, World Development Indicators [en línea] https://databank.worldbank.org/; y Organización Mundial del Comercio (OMC) [en línea] https://stats.wto.org/.

En contraste, los servicios representan apenas el 14,2% de las exportaciones regionales, en parte a raíz de la marcada especialización de la región en la exportación de recursos naturales. Con pocas excepciones, los países de la región son bastante similares con respecto a la participación de los servicios en el PIB y el empleo. Por el contrario, son muy diferentes con respecto al aporte de los servicios a las exportaciones, que supera el 80% en varios países del Caribe, pero constituye menos del 15% en varias economías grandes o especializadas en recursos naturales, especialmente de América del Sur (véase el gráfico III.1C).

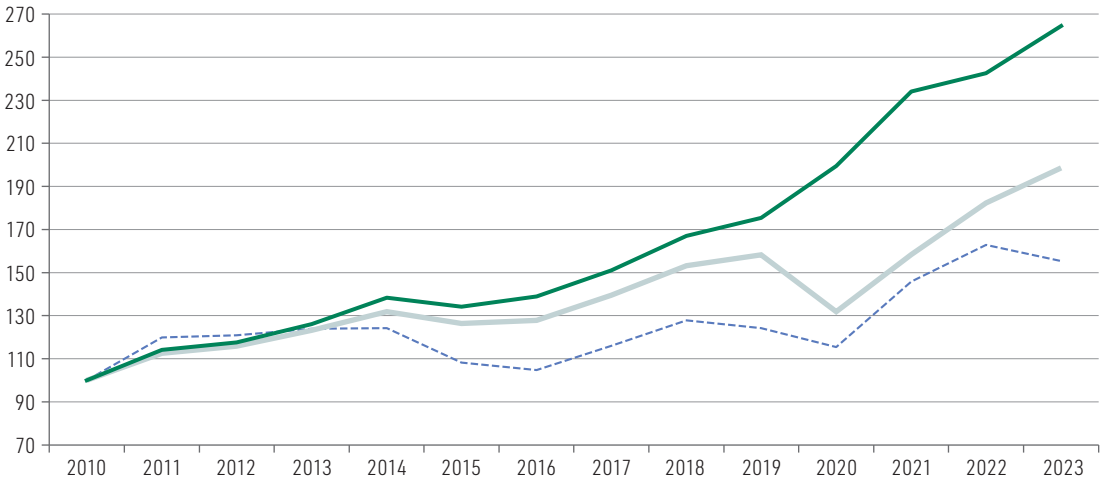
Desde 2005, el valor de las exportaciones de servicios modernos ha crecido más que el de las exportaciones totales de servicios y las exportaciones de bienes, tanto a nivel mundial como regional (véase el gráfico III.2)[1]. A nivel mundial, las exportaciones de servicios modernos muestran una aceleración a partir de 2018, superando considerablemente el dinamismo de las otras dos categorías. En América Latina y el Caribe, los servicios modernos también se destacan por su crecimiento acelerado, especialmente a partir de 2020. La pandemia de COVID-19 determinó la aceleración del proceso de digitalización, que impulsó el comercio de los servicios modernos a nivel mundial y regional. En ese período también disminuyeron las exportaciones mundiales y regionales de servicios tradicionales, principalmente debido a las restricciones a la movilidad de las personas.

En 2023, la participación de América Latina y el Caribe en las exportaciones mundiales de servicios fue del 2,9%, la mitad de su peso en las exportaciones mundiales de bienes. Además, la participación regional en el comercio mundial de servicios sufrió una reducción puntual en 2020 (véase el gráfico III.3A) a causa del colapso en el turismo debido a las restricciones a la movilidad impuestas para hacer frente a la pandemia de COVID-19, que impactaron de mayor manera en América Latina y el Caribe que en el resto del mundo. En 2023, la participación de la región en su conjunto fue inferior a la de algunos países europeos como el Reino Unido (7,4%), Alemania (5,6%), Irlanda (5,1%) y el Reino de los Países Bajos (4,0%). La participación regional es mayor en las exportaciones mundiales de turismo (cercana al 6%), mientras que su peso en los servicios modernos y otros servicios es cercano al 2% (véase el gráfico III.3B). La participación regional en las exportaciones mundiales de servicios modernos muestra una tendencia a la baja s desde 2012 (en la tercera parte de este capítulo se analizarán las razones).

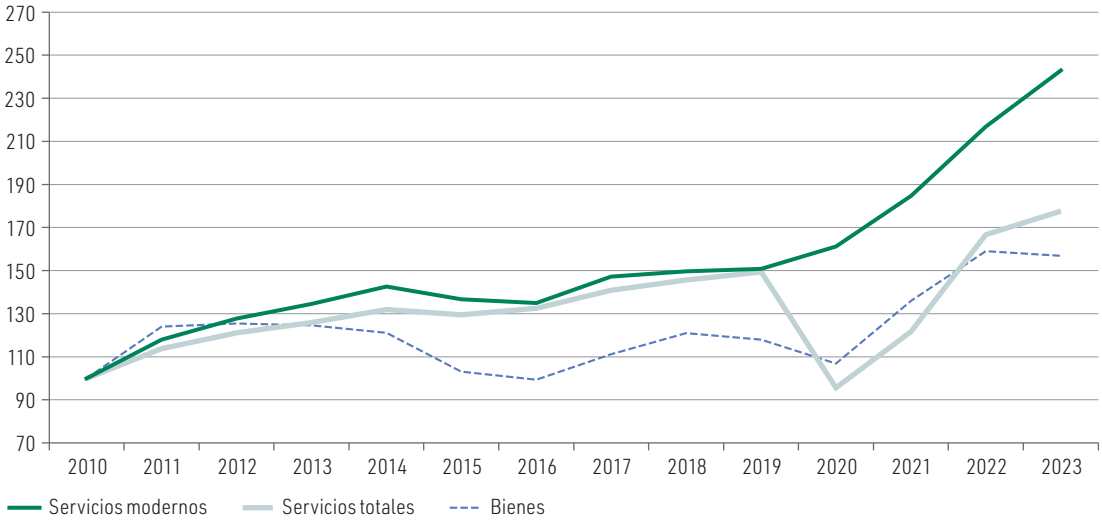
[1] En el anexo III.A1 se detallan los subsectores que componen los servicios modernos y las otras categorías de servicios.

Gráfico III.2
Mundo y América Latina y el Caribe: exportaciones de bienes, servicios totales y servicios modernos, 2010-2023
(Índice 2010 = 100)

A. Mundo



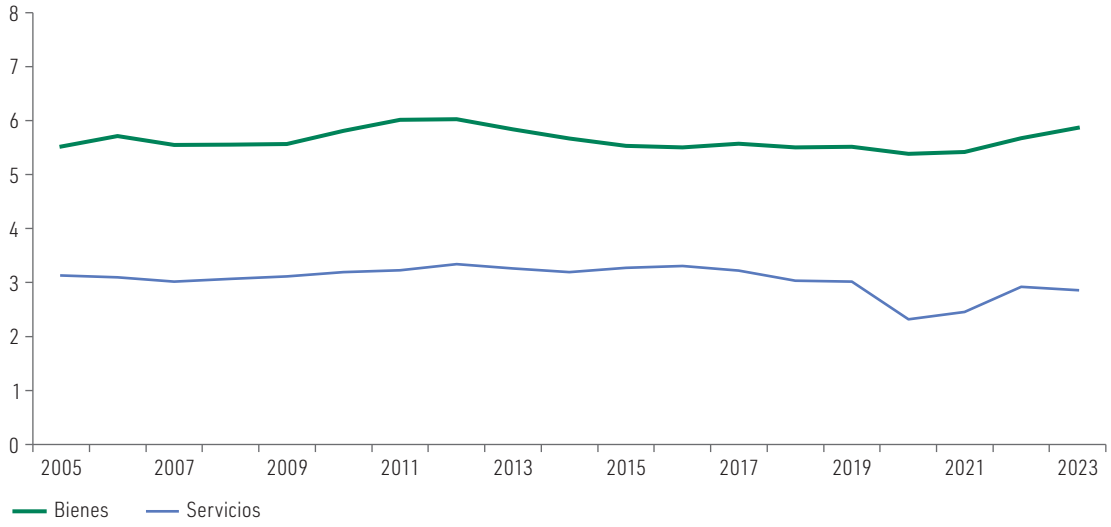
B. América Latina y el Caribe



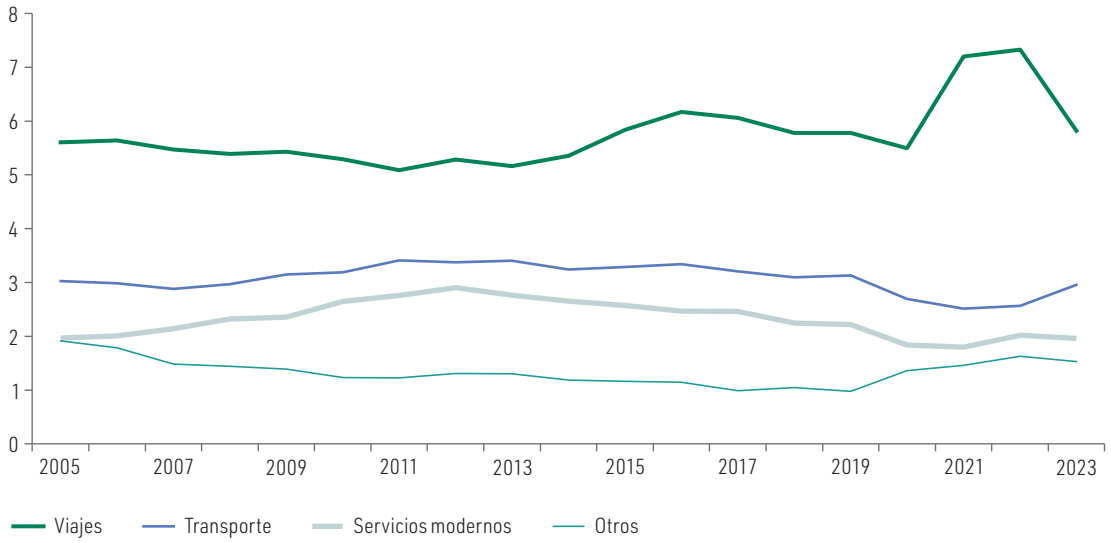
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC) [en línea] https://stats.wto.org/.

Gráfico III.3
América Latina y el Caribe: participación en las exportaciones mundiales de bienes y servicios y de servicios por categoría, 2005-2023
(En porcentajes)

A. Bienes y servicios



B. Servicios por categoría



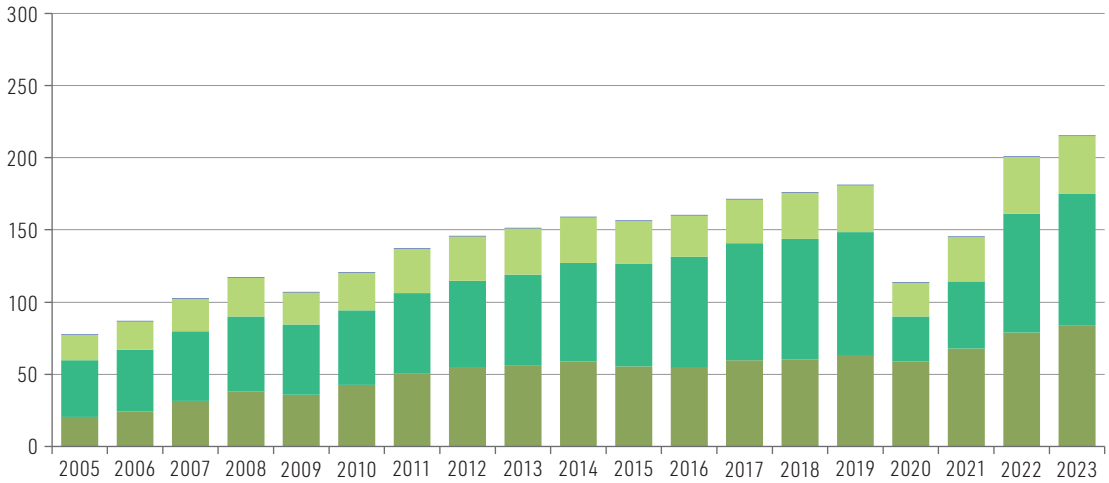
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC) [en línea] https://stats.wto.org/.

Entre 2005 y 2023, las importaciones regionales de servicios crecieron más rápido (promedio anual del 6,5%) que las exportaciones (promedio anual del 5,5%), lo que redundó en un déficit comercial creciente en ese período (véase el gráfico III.4). Este mayor crecimiento de las importaciones en comparación con el de las exportaciones se observó sobre todo en los servicios de transporte (promedio anual del 5,6%, en comparación con el 4,7%). En 2023, las exportaciones regionales de servicios alcanzaron un valor de 221.700 millones de dólares y las importaciones un valor de 270.700 millones de dólares, superando ambas sus niveles prepandémicos. Por subcategorías, la región mantiene una ventaja competitiva en los servicios de viajes y otros servicios, que se traduce

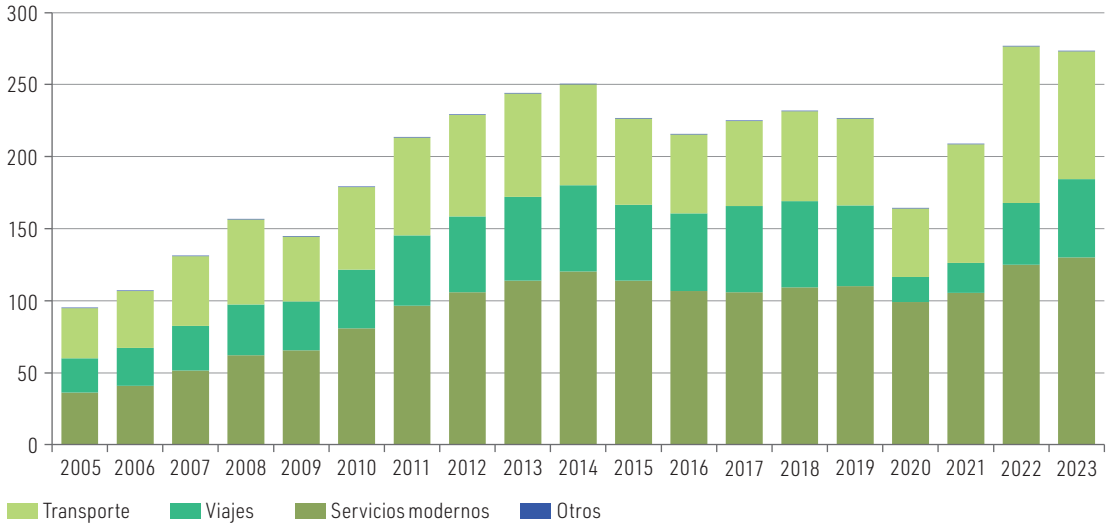
en un superávit, y una desventaja en los servicios de transporte y los servicios modernos, que se traduce en un déficit. Como muchos servicios modernos son intensivos en mano de obra calificada y tecnología, los principales exportadores netos son los países desarrollados, mientras que los países en desarrollo (incluidos los de América Latina y el Caribe) son en su mayoría importadores netos.

Gráfico III.4
América Latina y el Caribe: exportaciones, importaciones y saldo del comercio de servicios por categoría, 2005-2023
(En miles de millones de dólares corrientes)

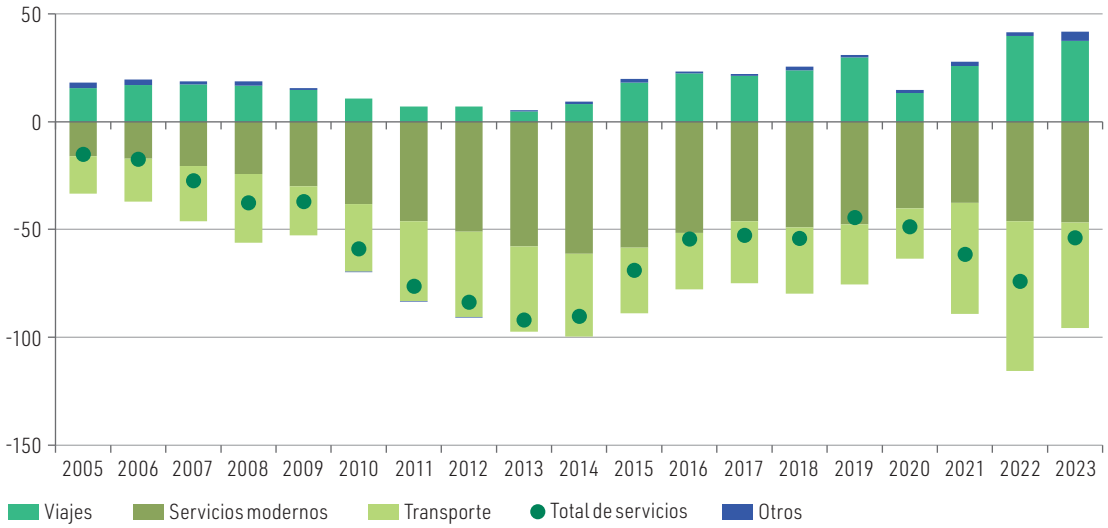
A. Exportaciones



B. Importaciones



C. Balance comercial

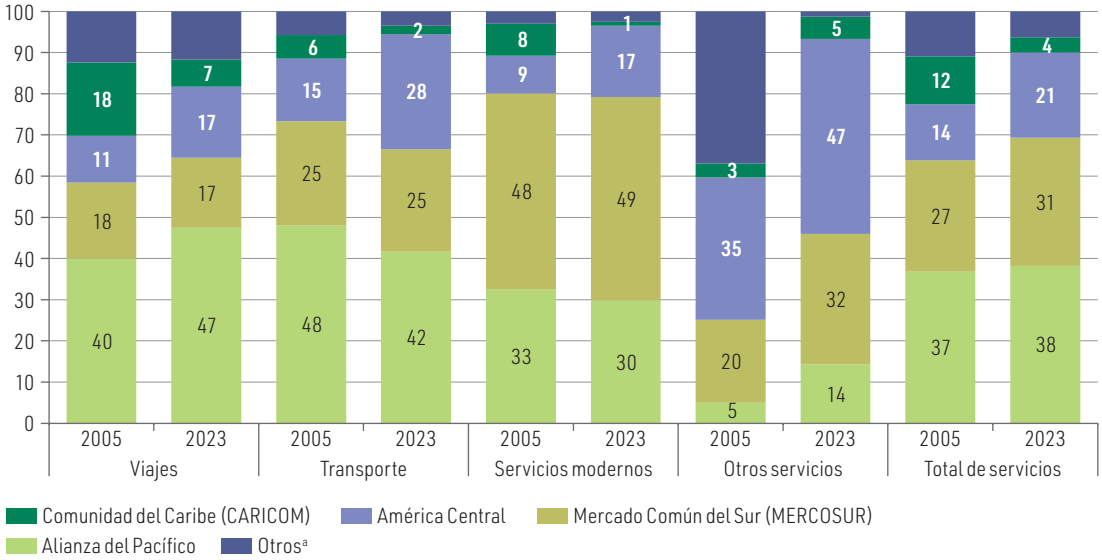


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC) [en línea] https://stats.wto.org/.

Entre las agrupaciones subregionales, la Alianza del Pacífico se destaca como la principal exportadora de servicios totales, así como en las categorías de viajes y transporte (véase el gráfico III.5). Entre 2005 y 2023, la Alianza del Pacífico ganó participación en la exportación de servicios totales, los viajes y otros servicios (principalmente en la exportación de servicios totales, de fabricación de insumos físicos propiedad de terceros), pero perdió peso en los servicios de transporte y los servicios modernos. La participación del MERCOSUR en las exportaciones regionales también aumentó en este período, al representar casi la mitad de las exportaciones regionales de servicios modernos. Centroamérica (incluido Panamá) también incrementó su participación, hasta llegar a más de una quinta parte de los envíos regionales. En la categoría "otros servicios" (en particular los servicios de fabricación de insumos físicos propiedad de terceros), Centroamérica representa casi la mitad de las exportaciones regionales. Por otra parte, la Comunidad del Caribe (CARICOM) perdió participación en las exportaciones regionales, sobre todo en las categorías de viajes y transporte.

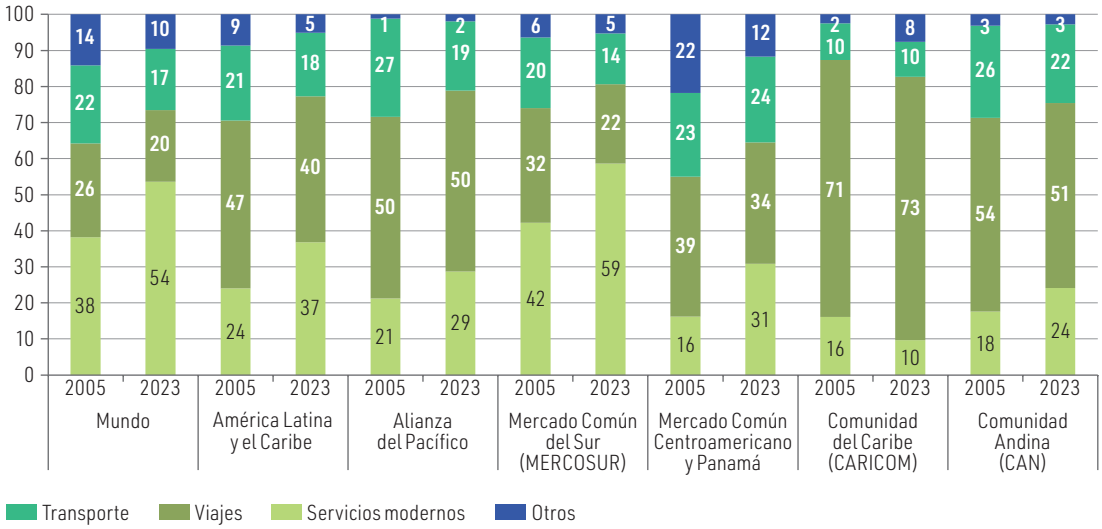
América Latina y el Caribe presenta rezagos en la transformación de la canasta exportadora de servicios para aprovechar el dinamismo de los servicios modernos. A nivel mundial, la participación de los servicios modernos en las exportaciones totales de servicios aumentó del 38% en 2005 al 54% en 2023, mientras que el peso de todos los otros sectores (transporte, viajes y otros) se redujo (véase el gráfico III.6). En la región, a pesar del crecimiento observado en el período —de 24 a 37 puntos porcentuales—, la participación de los servicios modernos es mucho menor. La mayor participación de los servicios modernos en las exportaciones totales de servicios se registra en el MERCOSUR (59%). En el otro extremo, la menor participación de esta categoría corresponde a la CARICOM (13%). El turismo es la principal categoría de exportación de todas las agrupaciones subregionales excepto el MERCOSUR. Sin embargo, entre 2005 y 2023 la participación del turismo en las exportaciones de servicios se redujo en todas las agrupaciones subregionales excepto la CARICOM.

Gráfico III.5
Agrupaciones seleccionadas: participación en las exportaciones de servicios de América Latina y el Caribe, 2005 y 2023
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC) [en línea] https://stats.wto.org/.
[a] Bolivia (Estado Plurinacional de), Cuba, Ecuador, República Dominicana y Venezuela (República Bolivariana de).

Gráfico III.6
Mundo, América Latina y el Caribe y agrupaciones seleccionadas: estructura de las exportaciones de servicios por grandes categorías, 2005 y 2023
(En porcentajes)



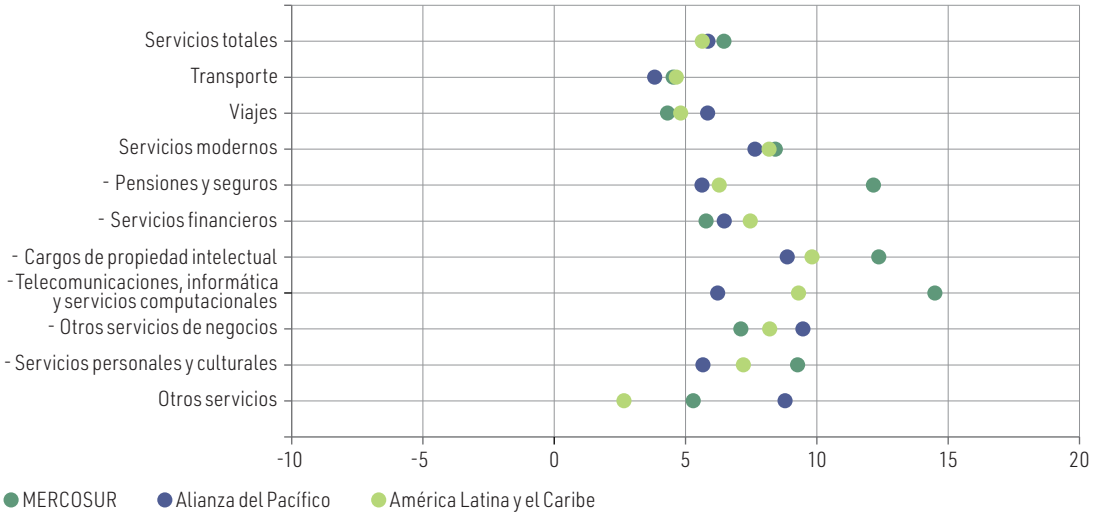
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC) [en línea] https://stats.wto.org/ y Fondo Monetario Internacional (FMI), Estadísticas de Balanza de Pagos [en línea] https://data.imf.org/?sk=7A51304B-6426-40C0-83DD-CA473CA1FD52&sId=1390030341854.

Los cambios en la estructura de las exportaciones de las agrupaciones reflejan las diferentes tasas de crecimiento de cada uno de los sectores entre 2005 y 2023. Las mayores tasas de expansión de las exportaciones totales de servicios se registran en Centroamérica y la Comunidad Andina (CAN),

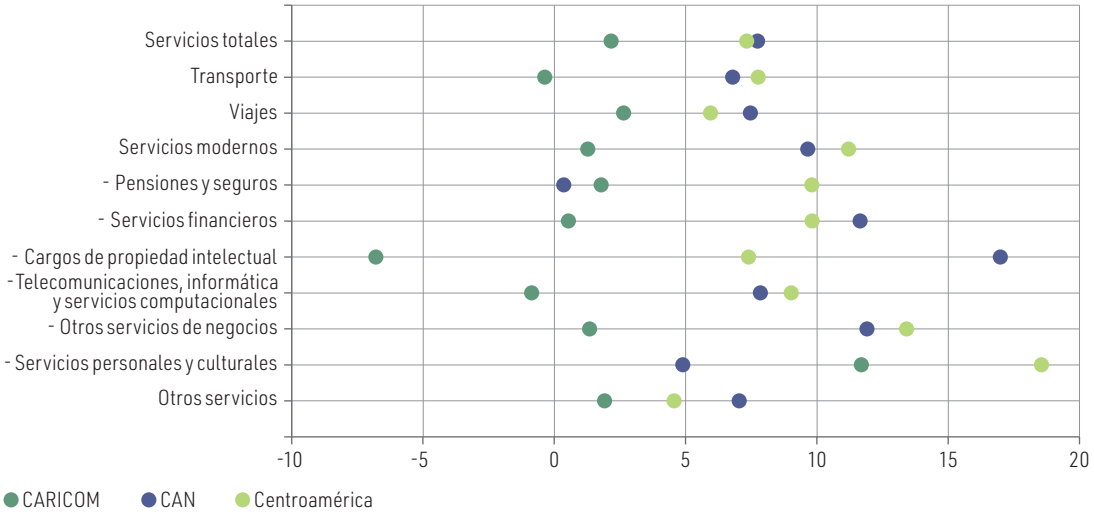
y la menor en la CARICOM[2]. Los servicios modernos son la categoría que más creció en todas las agrupaciones. Las categorías de servicios modernos que más se expandieron en este período son: otros servicios de negocios en la Alianza del Pacífico; pensiones y seguros, telecomunicaciones, informática y servicios computacionales en el MERCOSUR; servicios personales y culturales en Centroamérica y la CARICOM, y cargos por uso de propiedad intelectual en la CAN. La CARICOM presenta un crecimiento de las exportaciones totales de servicios modernos, pero una disminución en tres subcategorías (véase el gráfico III.7).

Gráfico III.7
América Latina y el Caribe y agrupaciones seleccionadas: variación anual promedio en el valor de las exportaciones de servicios comerciales por categoría, 2005-2023
(En porcentajes)

A. América Latina y el Caribe, Alianza del Pacífico y Mercado Común del Sur (MERCOSUR)



B. Centroamérica, Comunidad del Caribe (CARICOM) y Comunidad Andina (CAN)



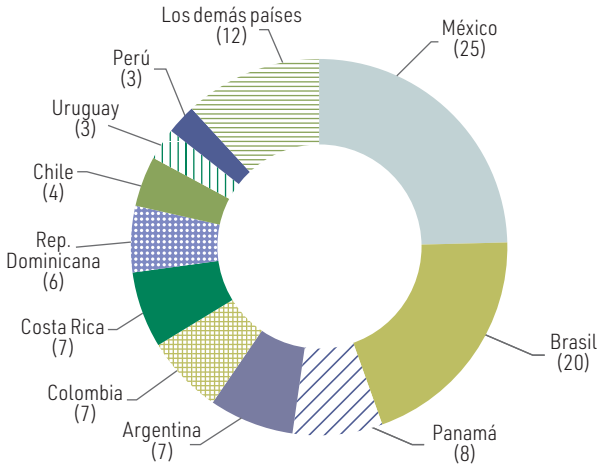
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC) [en línea] https://stats.wto.org/ y Fondo Monetario Internacional (FMI), Estadísticas de Balanza de Pagos [en línea] https://data.imf.org/?sk=7A51304B-6426-40C0-83DD-CA473CA1FD52&sId=1390030341854.

[2] El resultado de la CARICOM se explica en parte porque sus Estados miembros se incluyen entre los países con los más altos niveles de exportaciones de servicios per cápita en la región.

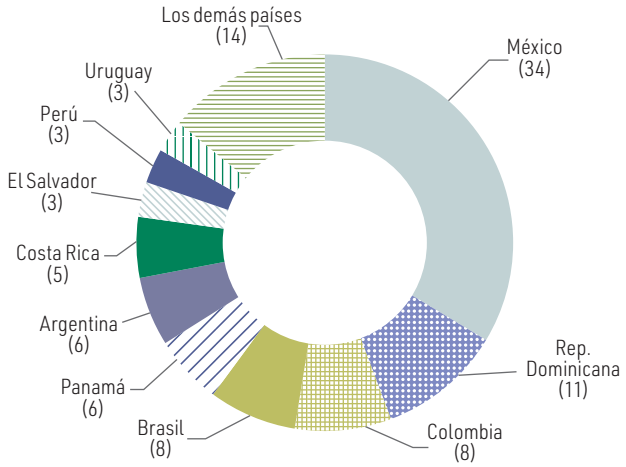
A nivel de países, México fue el principal exportador de servicios de la región en 2023, seguido por el Brasil, Panamá y la Argentina (véase el gráfico III.8). El liderazgo de México se debe principalmente a su destacado papel en el sector de turismo, en el que representa más de un tercio de las exportaciones de la región[3]. México también es el segundo proveedor de servicios de transporte y servicios modernos. Por su parte, el Brasil es el principal exportador regional de servicios modernos. Panamá es el mayor exportador de servicios de transporte (Herreros y Durán, 2023). La Argentina es el cuarto exportador regional de servicios en general y el tercer principal exportador de servicios modernos.

Gráfico III.8
América Latina y el Caribe: principales países exportadores de servicios, por categoría, y monto de sus exportaciones, 2023
(En porcentajes de las exportaciones regionales)

A. Total (227.000 millones de dólares)

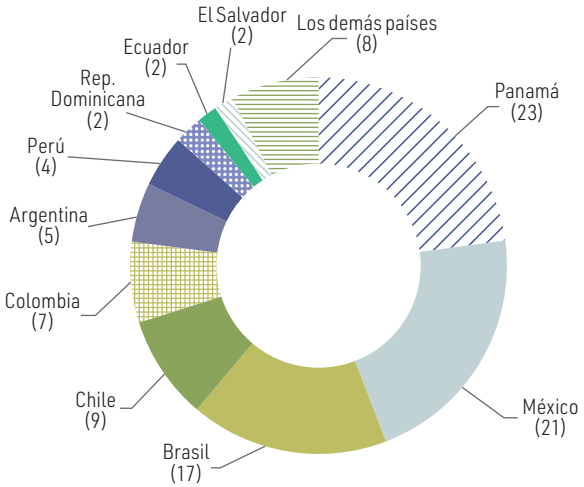


B. Viajes (92.000 millones de dólares)

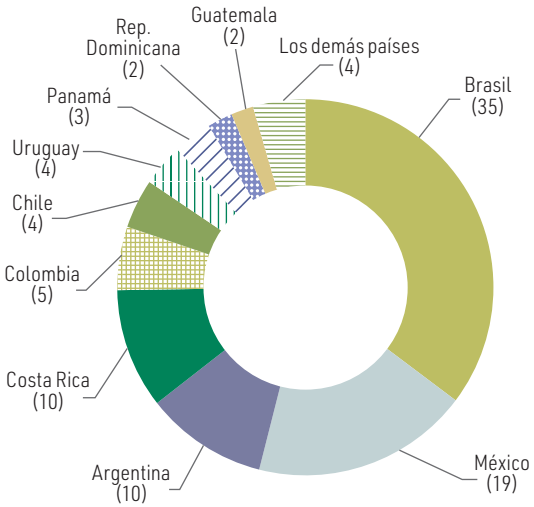


[3] En 2023, las exportaciones totales de servicios de viajes de la región alcanzaron un valor de 92.000 millones de dólares, seguidos por los servicios modernos (83.000 millones de dólares) y de transporte (40.000 millones de dólares).

C. Transporte (40.000 millones de dólares)



D. Servicios modernos (83.000 millones de dólares)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC) [en línea] https://stats.wto.org/ y Fondo Monetario Internacional (FMI), Estadísticas de Balanza de Pagos [en línea] https://data.imf.org/?sk=7A51304B-6426-40C0-83DD-CA473CA1FD52&sId=1390030341854.

Nota: Las cifras entre paréntesis en los títulos de los gráficos indican el valor de las exportaciones de cada categoría en 2023.

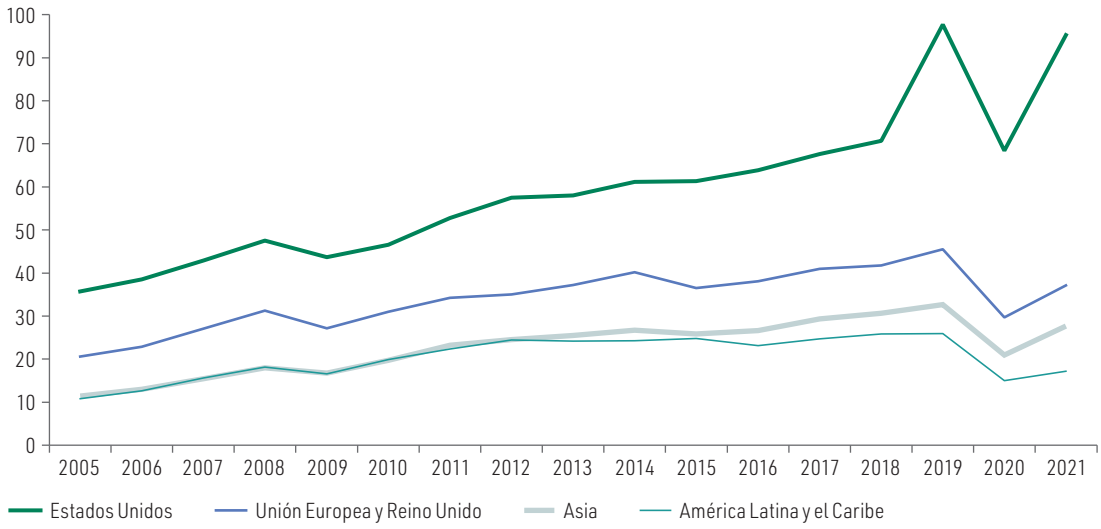
Varios países del Caribe especializados en el turismo encabezan la clasificación de exportaciones de servicios per cápita en la región, seguidos por Panamá, que ha desarrollado una fuerte ventaja competitiva en los servicios de transporte y logística asociados al canal de Panamá. Costa Rica y el Uruguay también figuran entre los mayores exportadores per cápita de la región, debido a sus grandes ventajas en los servicios modernos. En el otro extremo, muchos países tienen bajos niveles de exportaciones de servicios per cápita debido a su especialización en materias primas, el gran tamaño de su mercado interno o su bajo nivel de desarrollo.

2. Patrón geográfico del comercio regional de servicios[4]

El comercio de servicios muestra dinámicas diferenciadas entre los principales socios de América Latina y el Caribe. Las exportaciones a todos los destinos crecieron de manera relativamente constante desde 2005 hasta 2019, antes de la pandemia de COVID-19. Las importaciones desde los diferentes orígenes llegaron a su máximo nivel entre 2013 y 2014, para luego disminuir en un contexto de muy bajo crecimiento y demanda regional a partir de ese último año. Como resultado de ambas tendencias, el déficit comercial con los distintos socios se redujo desde 2013 e incluso se tornó en superávit en el caso de los Estados Unidos a partir de 2020 (véase el gráfico III.9). Este país no solo es el principal destino de las exportaciones regionales de servicios, sino también el mercado en el que estas más crecieron entre 2005 y 2021 (promedio anual del 6,3%) y el destino donde más rápido se recuperaron después del primer año de la pandemia. Asia es el segundo mercado de exportación que más creció en el período considerado (promedio anual del 5,7%), aunque desde un valor bajo. Las exportaciones a la región, que en 2005 tenían un valor similar al de las dirigidas a Asia, crecieron a un ritmo menor (promedio anual del 3,0%). Por otra parte, las importaciones desde Asia fueron las que crecieron más rápido entre 2005 y 2021 (promedio anual del 6,2%), si bien desde un bajo nivel. Las importaciones desde la propia región son las que menos crecieron en ese período.

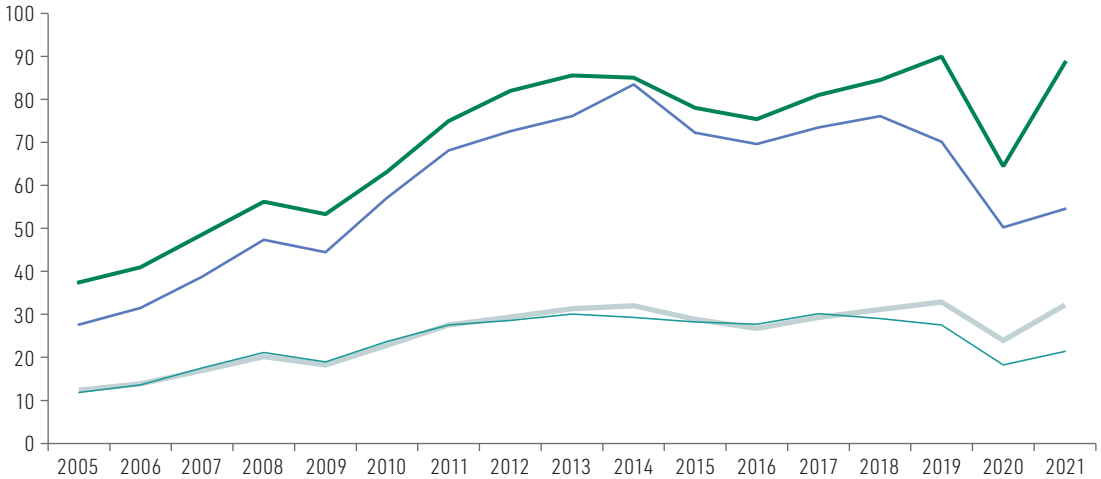
Gráfico III.9
América Latina y el Caribe: exportaciones, importaciones y saldo del comercio de servicios por socio comercial, 2005-2021
(En miles de millones de dólares)

A. Exportaciones

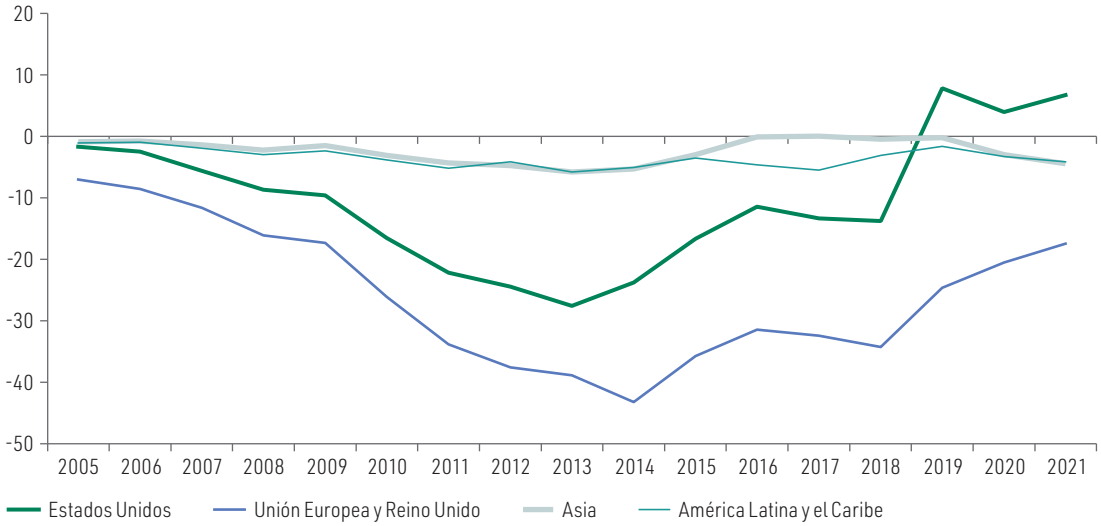


[4] Como la mayoría de los países de la región no informan sobre el comercio de servicios por socio, el análisis que se presenta en esta sección se realizó a partir de estimaciones de los flujos bilaterales con información del Conjunto de datos equilibrados sobre el comercio de servicios (BaTIS) (OMC/OCDE, 2024) para 11 sectores de 200 economías entre 2005 y 2021. Véase [en línea] https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/gstdh_batis_s.htm.

B. Importaciones



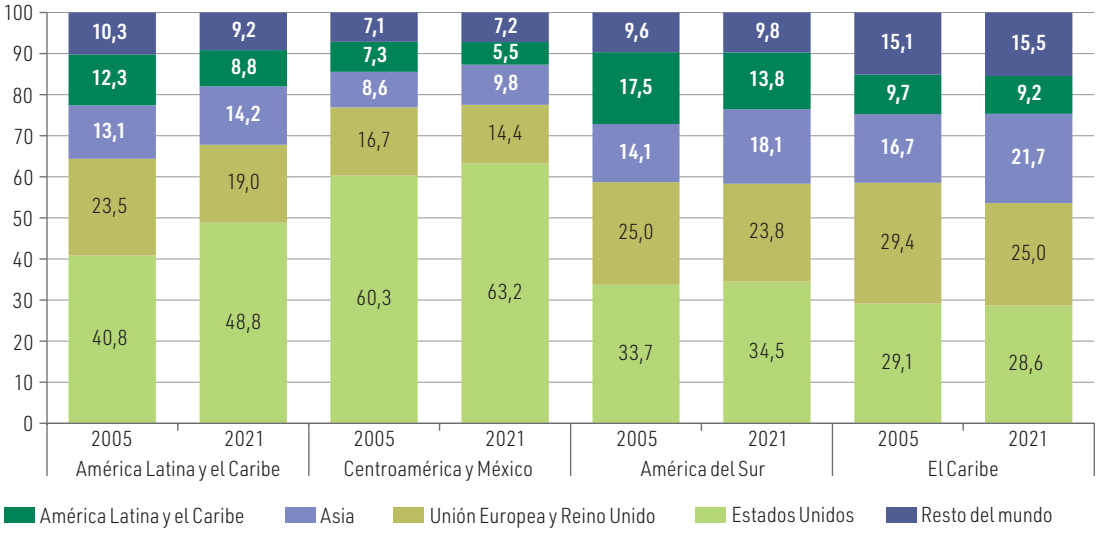
C. Balance comercial



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC)/ Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), Conjunto de datos equilibrados sobre el comercio de servicios (BaTiS) [en línea] https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/trade_datasets_e.htm.

En 2021, los Estados Unidos absorbieron el 49% de las exportaciones de servicios de la región, un incremento de 8 puntos porcentuales respecto de 2005 (véase el gráfico III.10). La gran importancia de este mercado para la región reside en su alto poder adquisitivo (es el mayor importador mundial de servicios), su cercanía geográfica y la presencia de una significativa comunidad hispanohablante. La proximidad desde el punto de vista de los husos horarios también constituye una ventaja, sobre todo para servicios como los de atención al cliente (Herreros y Durán, 2023). Casi dos tercios de las exportaciones de servicios de México y Centroamérica se dirigen a este mercado. El segundo mercado más importante para la región es el que componen los 27 miembros de la Unión Europea y el Reino Unido, aunque representa menos de la mitad de las exportaciones a los Estados Unidos. Además, Europa perdió importancia relativa como mercado de destino desde 2005, debido al mayor crecimiento de los otros mercados de exportación.

Gráfico III.10
América Latina y el Caribe (subregiones seleccionadas): composición de las exportaciones de servicios por mercado de destino, 2005 y 2021
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC)/ Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), Conjunto de datos equilibrados sobre el comercio de servicios (BaTiS) [en línea] https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/trade_datasets_e.htm.

Si bien Asia y la región tenían aproximadamente la misma relevancia como mercados de destino en 2005, la participación de Asia aumentó desde entonces mientras que la de la región se redujo, en parte debido al estancamiento de la demanda. Entre las subregiones, se observa un contraste entre México y Centroamérica, con una marcada orientación exportadora hacia los Estados Unidos, y el resto de la región, donde los mercados europeos y asiáticos son proporcionalmente más relevantes.

Entre 2005 y 2019 hubo cambios significativos en la composición sectorial de las exportaciones regionales de servicios a algunos mercados[5]. En el caso de las exportaciones a los Estados Unidos, es notable el aumento de los otros servicios, en particular los de fabricación de insumos físicos propiedad de terceros (o maquila) a raíz de la creciente participación de países de la región en las cadenas manufactureras norteamericanas, en el contexto de los procesos de deslocalización de proximidad (*nearshoring*) y deslocalización entre aliados (*friendshoring*) (véase el gráfico III.11). En el caso de Europa, Asia y la propia región, aumentó la importancia de los servicios modernos mientras se redujo la participación del transporte. En las importaciones se observa un proceso similar de aumento de los servicios modernos y reducción proporcional de los servicios de transporte.

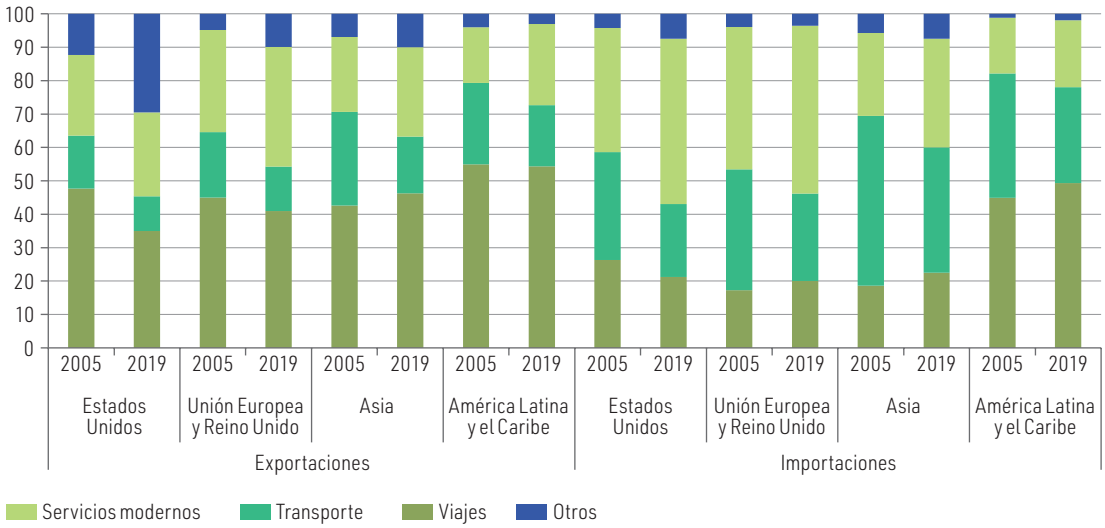
La región ha perdido importancia como destino de las exportaciones de servicios: su participación en el total se redujo del 15% a menos del 10% en la última década[6]. Esta reducción se concentró en los viajes, categoría en la que pasó de una participación de más del 20% en 2012 a casi el 10% en 2021 (véase el gráfico III.12). La marcada reducción durante la pandemia de COVID-19 se explica por dos razones: las fuertes restricciones a la movilidad adoptadas por algunos países y la crisis económica, que en varios países de la región fue proporcionalmente peor que en otras partes del mundo y frenó las importaciones regionales. La participación regional en las exportaciones de transporte y

[5] Para ver los cambios en la estructura sectorial se eligió 2019 como año final, dado que 2020 y 2021 mostrarían una realidad poco representativa a raíz de la marcada reducción del turismo como consecuencia de la pandemia de COVID-19.

[6] El coeficiente de exportaciones intrarregionales de servicios se estimó con información del Conjunto de datos equilibrados sobre el comercio de servicios (BaTIS) (OMC/OCDE, 2024). Dicho indicador sigue una tendencia similar a la del coeficiente de exportaciones intrarregionales de bienes, que se redujo del 20% en 2012 al 14,9% en 2022.

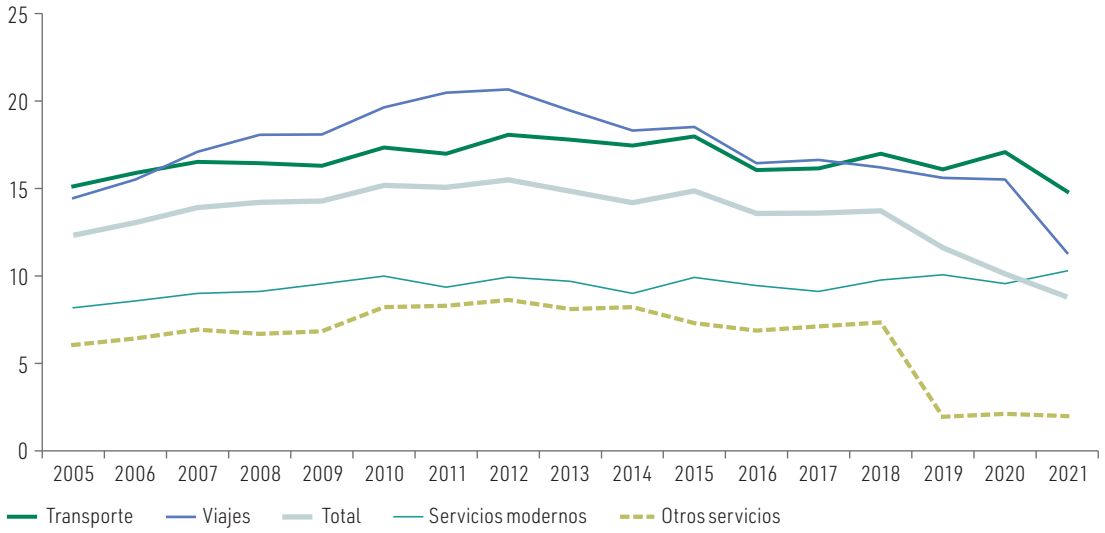
otros servicios (principalmente servicios de manufactura) también se redujo. No obstante, la región adquirió ligeramente importancia como destino de las exportaciones en el rubro de los servicios modernos, aunque sigue representando apenas una décima parte de las ventas totales al exterior.

Gráfico III.11
América Latina y el Caribe: composición de las exportaciones e importaciones de servicios por socio y categoría, 2005 y 2019
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC)/ Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), Conjunto de datos equilibrados sobre el comercio de servicios (BaTiS) [en línea] https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/trade_datasets_e.htm.

Gráfico III.12
América Latina y el Caribe: proporción de las exportaciones de servicios destinada a la propia región, por categoría, 2005-2021
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC)/ Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), Conjunto de datos equilibrados sobre el comercio de servicios (BaTiS) [en línea] https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/trade_datasets_e.htm.

3. Valor agregado de los servicios en las cadenas internacionales de valor

Los servicios son cruciales para el funcionamiento de las cadenas globales y regionales de valor. Gracias a mejoras en la digitalización, la eficiencia, la calidad y los costos, los servicios facilitan la coordinación de procesos de producción dispersos geográficamente. Algunos ejemplos son los servicios de transporte, logística, telecomunicaciones y los servicios empresariales. Además de conectar etapas de producción y segmentos de las cadenas de valor, los servicios agregan valor y utilidad a los productos —tanto manufacturados como primarios— que se comercian internacionalmente (por ejemplo, el *software* incorporado en un teléfono celular o un automóvil). Las estadísticas comerciales tradicionales (utilizadas en la sección anterior) no permiten observar la servicificación (servicios utilizados como insumos) ni la servitización (servicios combinados con productos en la venta de bienes). Para medir el valor de dichos insumos, es necesario descomponer el valor final (bruto) de un bien o servicio según el valor agregado de cada uno de sus componentes materiales e inmateriales (servicios).

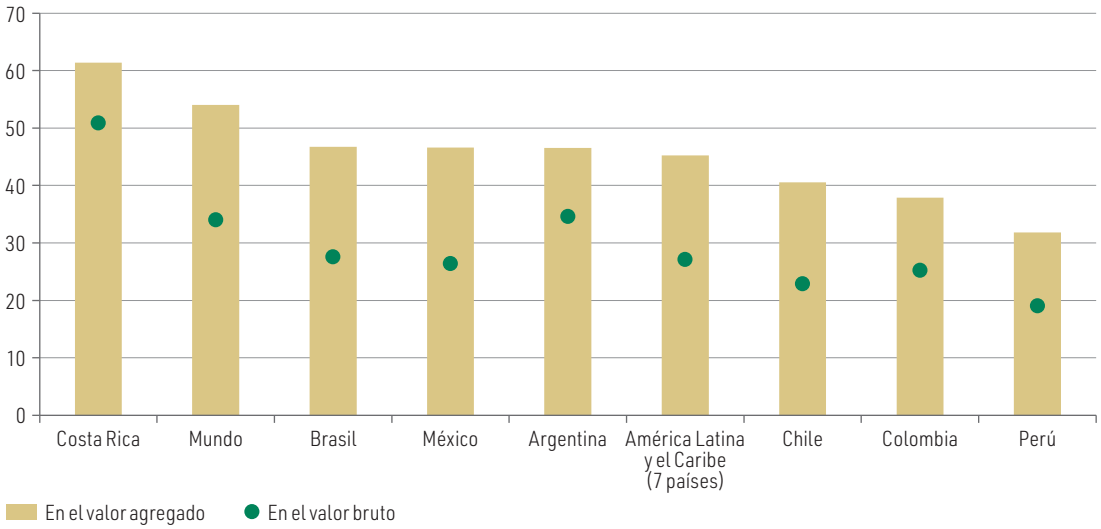
En las últimas décadas, se han desarrollado diversas metodologías para medir el valor agregado incorporado en las exportaciones brutas, que permite entender el papel de las diferentes economías y sectores en las cadenas globales de valor. Las matrices de insumo-producto internacionales, que relacionan los sistemas productivos de los países a escala sectorial, facilitan estos cálculos. Existen varias iniciativas para la construcción de estas matrices con diferentes coberturas geográficas, sectoriales y temporales. Una de ellas, utilizada aquí, es la base de datos Inter-Country Input-Output tables (ICIO) de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), que contiene datos de 76 países para el período de 1995 a 2019.

En 2019, de los siete países latinoamericanos incluidos en la base de datos ICIO, Costa Rica presentaba el mayor contenido de servicios en las exportaciones de bienes y servicios, tanto en valor bruto (51%) como en valor agregado (61%) (véase el gráfico III.13). El nivel de Costa Rica superaba también el promedio mundial. En los demás países, la proporción de servicios en las exportaciones —medida en valor agregado— era entre 10 y 20 puntos porcentuales superior en comparación con su valor bruto. El Perú, Colombia y Chile eran los países con menor contenido de servicios en las exportaciones, tanto en valor bruto como en valor agregado. Ello se debe a su fuerte especialización en productos mineros, que hacen un menor uso de insumos intermedios de servicios que las manufacturas.

El valor agregado de los servicios representaba entre el 23% y el 36% del valor de las exportaciones de productos manufactureros de los siete países latinoamericanos analizados en 2019 (véase el gráfico III.14). México encabeza este grupo de países en términos de la gran proporción de servicios extranjeros incorporados en sus exportaciones de manufacturas, que refleja su estrecha integración en las cadenas de valor norteamericanas. En casi todos los países el contenido de servicios incorporados en las exportaciones manufactureras aumentó entre 2005 y 2019. Las excepciones son Chile y el Perú, debido a su creciente especialización en productos mineros.

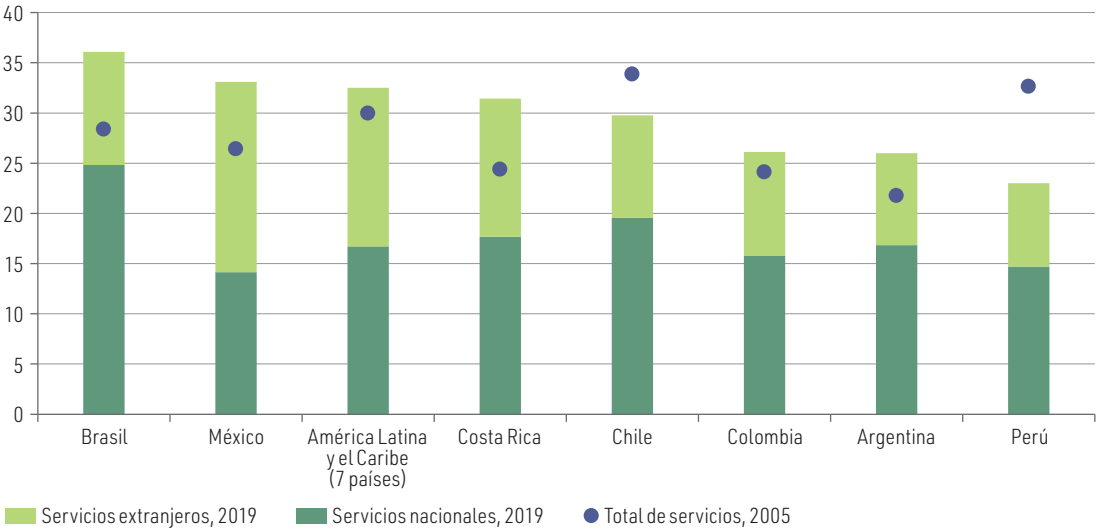
En 2019, la participación de los servicios en las exportaciones de productos agrícolas y mineros fluctuó entre el 7% (Costa Rica y México) y el 27% (Perú) (véase el gráfico III.15). En todos los países analizados, el contenido de servicios de las exportaciones de productos agrícolas y mineros disminuyó entre 2005 y 2019, como resultado del mayor aumento de precios de las materias primas en relación con el incremento del valor agregado de los servicios. Como se explica en mayor detalle en el recuadro III.1, la región tiene grandes oportunidades para el desarrollo y la exportación de servicios vinculados con los recursos naturales.

Gráfico III.13
América Latina y el Caribe (7 países) y mundo: participación de los servicios en el valor bruto y el valor agregado de las exportaciones de bienes y servicios, 2019
(En porcentajes)



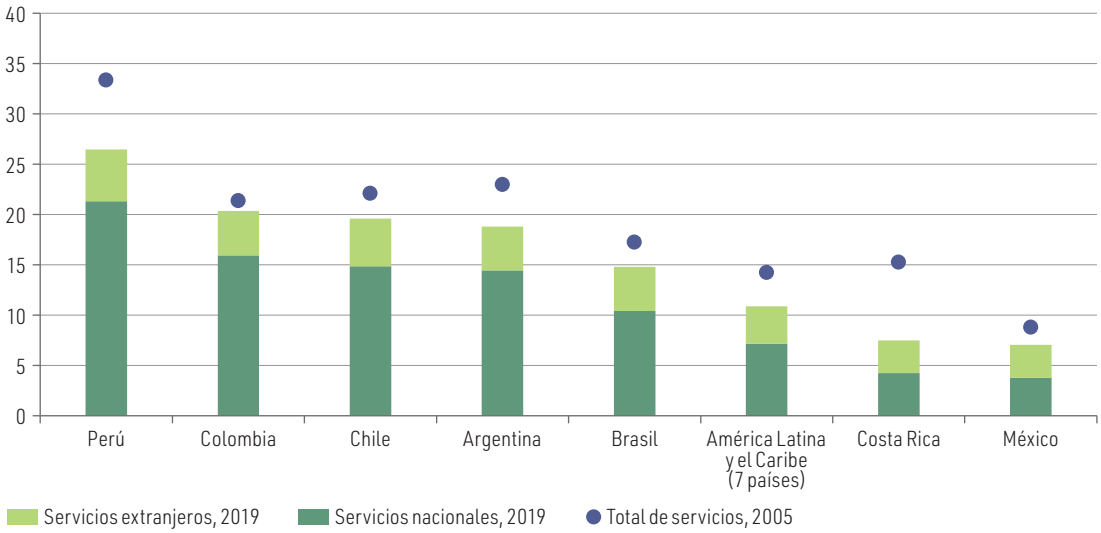
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), Inter-Country Input-Output tables (ICIO) [en línea] https://www.oecd.org/en/data/datasets/inter-country-input-output-tables.html.

Gráfico III.14
América Latina y el Caribe (7 países): participación de los servicios de origen nacional y extranjero en las exportaciones de manufacturas, 2005 y 2019
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), Inter-Country Input-Output tables (ICIO) [en línea] https://www.oecd.org/en/data/datasets/inter-country-input-output-tables.html.

Gráfico III.15
América Latina y el Caribe (7 países): participación de los servicios de origen nacional y extranjero en las exportaciones de productos agrícolas y mineros, 2005 y 2019
(En porcentajes)



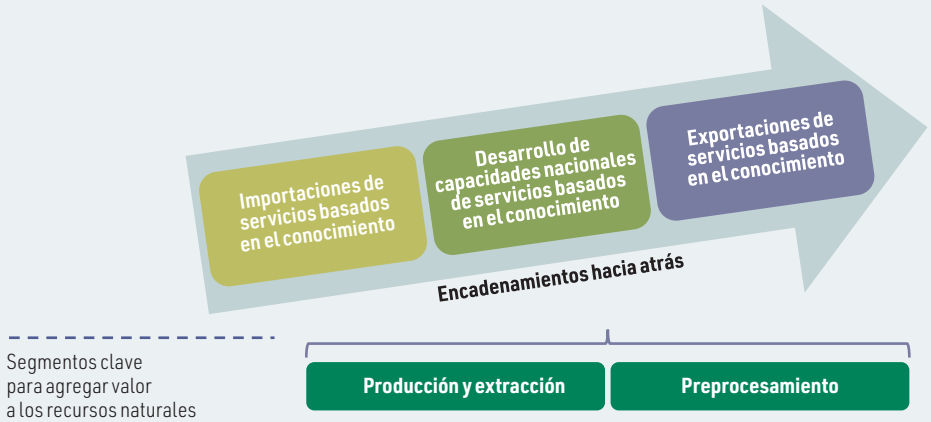
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), Inter-Country Input-Output tables (ICIO) [en línea] https://www.oecd.org/en/data/datasets/inter-country-input-output-tables.html.

Recuadro III.1
América Latina y el Caribe: oportunidades para la exportación de servicios relacionados con los recursos naturales

Con la creciente demanda mundial de recursos naturales impulsada por el crecimiento demográfico y la transición verde, aumenta la necesidad de servicios especializados en su producción y extracción. En 2023, las exportaciones de recursos naturales representaron más de la mitad de las exportaciones de bienes de América Latina y el Caribe. Los sectores de recursos naturales requieren servicios especializados, desde ingeniería y monitoreo remoto en minería hasta investigación y desarrollo (I+D), agricultura de precisión y *software* de trazabilidad en el sector frutícola. Los servicios, muchos de ellos digitales y basados en el conocimiento, representan la mitad del gasto en insumos en la agricultura y la minería y contribuyen con más de una cuarta parte del valor agregado de sus exportaciones.

Numerosos países desarrollados, como Australia, Noruega y los Estados Unidos, se han movido a segmentos de mayor valor agregado en las cadenas globales de valor, al pasar de ser puramente extractores a ser también proveedores mundiales de servicios para la producción de recursos naturales. Esta evolución sigue tres etapas clave (véase el diagrama). En la primera etapa, un país explota y exporta sus recursos naturales, importando servicios críticos desde países más avanzados. En la segunda etapa, las empresas locales evolucionan y los proveedores extranjeros establecen operaciones permanentes en el país, transfiriendo conocimientos y tecnología para la producción y extracción de recursos naturales, produciendo externalidades positivas. La velocidad de este proceso depende de las políticas industriales, el sistema de innovación y desarrollo y el entorno institucional. Por último, en la tercera etapa, los proveedores de servicios locales que ya adquirieron experiencia se internacionalizan, exportando servicios basados en el conocimiento. Tanto las empresas locales como las filiales extranjeras en el país aprovechan el capital humano local para impulsar sus exportaciones de servicios. Esta etapa requiere políticas específicas para la oferta de servicios, como acceso a mercados, información sobre mercados extranjeros, asistencia para el desarrollo de contactos, financiación y capacitación de recursos humanos para operar en el extranjero.

Fomento de los servicios en las cadenas globales de valor de recursos naturales



Fuente: K. Fernández-Stark y P. Bamber (2022). "Agregar valor en las cadenas globales de recursos naturales: el caso chileno", *Revista Integración & Comercio*, No 48, diciembre de 2022.

La creación de servicios complementarios para la explotación y exportación eficiente y sostenible de recursos naturales ya está ocurriendo en América Latina y el Caribe. A continuación, se presentan cuatro ejemplos de empresas exportadoras de servicios de la región que operan con éxito en los sectores agrícola y minero. Cada una es un ejemplo de aumento de escala de la segunda a la tercera etapa.

- Auravant es una empresa agrotecnológica argentina que ofrece una plataforma de *software* con herramientas satelitales y geoespaciales para mejorar la productividad. La empresa monitorea 15 millones de hectáreas para más de 100.000 clientes en 135 países, incluidos la Argentina, el Brasil, Chile, el Perú y el Uruguay, y cubre una amplia gama de cultivos básicos y de alto valor.
- Kilimo también es una empresa agrotecnológica argentina que vende *software* de gestión de recursos hídricos, junto con servicios de implementación y capacitación. Kilimo tiene clientes en toda la región y filiales en la Argentina, Chile y México.
- TIMining es una empresa chilena de servicios que ofrece soluciones geotécnicas digitales para el sector minero. El *software* de simulación y análisis de datos de la empresa se utiliza en más de 50 minas en todo el mundo.
- RME Analytics es una empresa chilena de servicios que ofrece *software* analítico avanzado, principalmente al sector extractivo, para el monitoreo y la optimización de las instalaciones mineras. En la actualidad, la empresa ofrece *software* sofisticado al 25% de la industria minera mundial del cobre, con una amplia presencia en Chile y el Perú.

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de K. Fernández-Stark, P. Bamber y V. Couto, "Comercio de servicios basados en el conocimiento en sectores de recursos naturales en América Latina: los casos de las cadenas globales de valor de agricultura y minería", *serie Comercio Internacional*, Santiago, CEPAL, 2024, inédito.

B. Marco regulatorio del comercio de servicios

La menor participación de los servicios en el comercio internacional con respecto a los bienes se debe en parte a sus mayores costos de transacción, que se concentran en las complejas normas regulatorias y procedimientos (van der Marel y Shepperd, 2020; Giordano y Ortiz Mendivil, 2021). En la región, las restricciones de acceso al mercado de servicios siguen siendo significativas. Estas restricciones se ven agravadas por diversos procedimientos regulatorios influenciados por factores estructurales e históricos. Como resultado, las normas y las regulaciones engorrosas redundan en altos costos comerciales que afectan los servicios, a pesar de que algunas reformas políticas en los últimos años han facilitado el comercio de servicios. En esta sección se revisan dichas normas,

su impacto en el comercio y las iniciativas de los países de la región para reducir y armonizar las restricciones regulatorias mediante la liberalización unilateral y tratados comerciales plurilaterales, subregionales y bilaterales.

1. Normas que afectan la prestación de servicios de proveedores extranjeros

Los gobiernos aplican varias normas a los prestadores de servicios nacionales y extranjeros de manera no discriminatoria para promover múltiples objetivos de política pública, como proteger a los consumidores de posibles abusos o prácticas engañosas, garantizar estándares mínimos de operación, mantener la estabilidad financiera, mitigar los efectos ambientales negativos y garantizar el acceso a servicios esenciales. Otro objetivo es la promoción de la libre competencia, en parte mediante la liberalización del comercio de servicios. Esta liberalización conlleva varios beneficios para las economías, como mayores niveles de eficiencia económica, libertad de elección de los consumidores e innovación. Al reducir las barreras de entrada a los proveedores extranjeros, los países pueden promover la competencia, bajar los precios y mejorar la calidad de los servicios (Banco Mundial/OMC, 2023).

En algunos casos, las normativas conllevan algún grado de restricción al libre comercio de servicios. Por ejemplo, la regulación prudencial de los servicios financieros es necesaria para mantener la estabilidad y la solidez del sistema financiero, incluso aunque esto podría suponer medidas potencialmente restrictivas del comercio. Del mismo modo, la reducción de las restricciones a los servicios de datos puede impulsar la economía digital, pero puede plantear problemas de protección de los datos personales y ciberseguridad, por lo que se deben adoptar medidas para proteger los datos personales enviados a través de las fronteras.

Es posible clasificar las restricciones comerciales según la metodología del índice de restricciones al comercio de servicios (STRI) de la OCDE (Geloso Grosso y otros, 2015) (véase el cuadro III.1). Las normas que limitan el acceso a mercados y las medidas discriminatorias contra empresas extranjeras contenidas en las categorías A, B y C afectan la igualdad de oportunidades para los proveedores extranjeros frente a los nacionales. Algunos ejemplos son la exigencia de que los directores de empresas extranjeras sean residentes en el país o la prohibición de que adquieran bienes inmuebles. También se consideran las restricciones al movimiento de las personas y otras medidas discriminatorias, como la doble carga tributaria y la preferencia para las empresas nacionales en las licitaciones públicas.

Cuadro III.1
Categorías de regulación del comercio de servicios

1. Acceso a mercados y medidas discriminatorias	2. Normativa nacional
A. Restricciones a la entrada de empresas extranjeras	**D. Barreras a la competencia**
Restricciones de capital	Apelación y compensación
Restricciones en la forma legal	Fijación de tarifas
Consejo de administración y directores	Requisitos mínimos de capital
Examen de inversión extranjera directa (IED)	Publicidad
Otras barreras a la inversión	Independencia del regulador
Requisitos de desempeño	Separación contable
Requisito de presencia comercial o local	Mecanismo de solución de controversias
Flujos de datos transfronterizos	
B. Restricciones al movimiento de personas	**E. Transparencia regulatoria**
Cuotas	Comunicación del proceso legislativo
Pruebas del mercado laboral	Participación de los interesados
Duración de la estancia	Restricciones de visado de negocios
	Criterios para la adjudicación de licencias

1. Acceso a mercados y medidas discriminatorias	2. Normativa nacional
C. Otras medidas discriminatorias	
Impuestos y subsidios	
Contratación pública	
Otras normas y medidas	

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), *OECD Services Trade Restrictiveness Index Policy trends up to 2024,* París, 2024 [en línea] https://doi.org/10.1787/b9e5c870-en.

Las normas generales de las categorías D y E del cuadro III.1 incluyen, por ejemplo, el hecho de que los procesos de apelación de las decisiones de los entes reguladores no estén claramente definidos (o no estén disponibles), lo que dificulta la impugnación de decisiones adversas por las empresas extranjeras. Otro caso es la fijación de tarifas para determinados servicios, como las telecomunicaciones, que pueden limitar la capacidad de las empresas extranjeras para competir en los precios. Otro ejemplo es la existencia de procedimientos complejos y largos tiempos de espera para obtener visados de negocios, que pueden disuadir a los empresarios extranjeros de realizar los viajes necesarios. También resulta restrictiva la falta de criterios claros para la obtención de licencias para operar en diversos sectores. Todas estas medidas influyen en el entorno empresarial y en la facilidad de realizar negocios en un país.

Las normas vigentes concernientes al comercio de servicios en América Latina y el Caribe se pueden evaluar de acuerdo con la metodología del índice de restricciones al comercio de servicios digitales (DSTRI) y el índice de restricciones al comercio de servicios (STRI) de la OCDE (2024a). Ambos índices constituyen una primera aproximación al nivel de restricción del comercio de servicios derivado del marco regulatorio de cada país. Por esta razón, deben analizarse junto con otras fuentes de información, ya sean cuantitativas o cualitativas. Los índices contienen información fáctica sobre las normas vigentes (*de jure*) de servicios sobre la base del principio de la nación más favorecida (NMF).

El índice de restricciones al comercio de servicios digitales[7] agrupa las medidas evaluadas en cinco categorías: infraestructura y conectividad, transacciones electrónicas, sistemas de pago, derechos de propiedad intelectual y otras barreras que afectan los servicios suministrados digitalmente. Las medidas del índice de restricciones al comercio de servicios[8] se agrupan en las cinco categorías (A-E) presentadas en el cuadro III.1. En estas categorías se incorporan una serie de medidas que dan cuenta de la regulación de cada país en sectores específicos, a saber, telecomunicaciones, servicios de informática, distribución al por mayor y menor, servicios de mensajería, servicios financieros y servicios de logística[9]. Cada índice agrega las medidas restrictivas para formar un índice compuesto para cada sector y país. Ambos índices arrojan valores que van de 0 (bajo nivel de restricción) a 1 (alto nivel de restricción) y proporcionan de esta manera una visión general del estado de la regulación y su impacto en el comercio de servicios.

A continuación, se muestran los resultados de 16 países de la región en distintos sectores de acuerdo con la metodología del DSTRI y, a la vez, se comparan con el promedio de los 38 países de la OCDE, que agrupa a los países más competitivos en la exportación de servicios a nivel mundial. En promedio, en 2023, el entorno regulatorio de América Latina para el comercio de los servicios modernos de acuerdo con el índice de restricciones al comercio de servicios digitales fue levemente más restrictivo (índice de 0,17) que el promedio de la OCDE (índice de 0,10) (véase el gráfico III.16). Costa Rica, El Salvador, el Ecuador y México mostraron los regímenes más abiertos, mientras

7 Véanse más detalles sobre la metodología del índice de restricciones al comercio de servicios digitales en Ferencz (2019).

8 Véase más información sobre la metodología del índice de restricciones al comercio de servicios en Geloso Grosso y otros (2015).

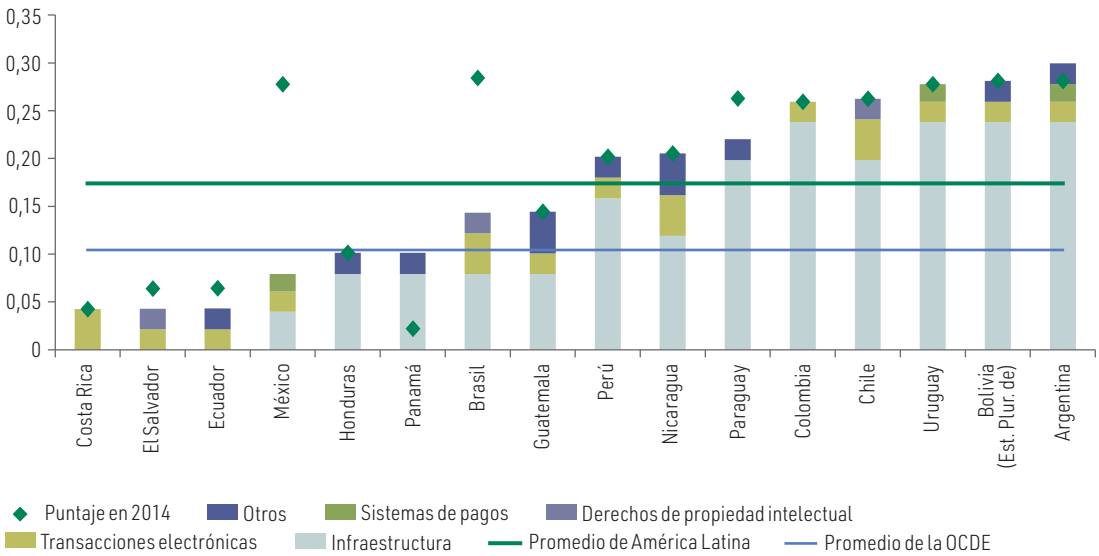
9 Este trabajo es el resultado de una colaboración entre la CEPAL y la OCDE. Véanse más detalles sobre los índices DSTRI y STRI en la Iniciativa Regional de Integración de la Regulación del Comercio Digital [en línea] https://dtri.uneca.org/ y https://sim.oecd.org/. El Banco Mundial y la Organización Mundial de Comercio (OMC) también proporcionan índices sobre 134 países (incluidos 13 de la región) y 34 sectores en 2022 en su portal integrado de inteligencia comercial de servicios I-TIP Services. Véase [en línea] https://itip-services-worldbank.wto.org/SearchApplied.aspx. Los índices DSTRI y STRI de la OCDE y la CEPAL, por un lado, y los índices I-TIP del Banco Mundial y la OMC, por otro, se sustentan en metodologías distintas y por ende los resultados no son comparables.

los de la Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, el Uruguay, Chile y Colombia resultaron algo más cerrados. El 71% del total de las restricciones se relacionan con la infraestructura, las transacciones electrónicas y los flujos transfronterizos de datos. Por ejemplo, en algunos países no existe una obligación de interconexión en las redes de telecomunicaciones (tanto para líneas fijas como móviles) o las condiciones de interconexión no son claras. En este caso, los proveedores (nacionales o extranjeros) a veces no pueden acceder a la infraestructura de otros proveedores, lo que afecta la calidad del servicio que proveen a sus usuarios o clientes. En otras ocasiones, no existe claridad sobre las condiciones de acceso o los precios. Se puede observar también la ausencia de organismos reguladores independientes que fiscalicen la implementación de la normativa que vele por el desarrollo de un mercado competitivo de las telecomunicaciones. En el ámbito de las transacciones electrónicas, algunos países no han adoptado estándares internacionales como la Convención de las Naciones Unidas sobre la Utilización de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales (CCE), y en ocasiones se dificulta el registro en línea de proveedores no residentes para efectos tributarios. Entre 2014 y 2023, el nivel de restricción se mantuvo casi constante en 12 países, excepto en el Brasil y México[10], donde se evidencia una disminución, y en Panamá, donde se observó un aumento.

Gráfico III.16

América Latina (16 países) y Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE): restricción al comercio de servicios modernos, 2014 y 2023

(Índice, en valores de 0 (menor nivel de restricción) a 1 (mayor nivel de restricción))



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE)/CEPAL, "OECD Data Explorer: Digital Services Restrictiveness Indicator", 2024 [en línea] https://data-explorer.oecd.org/.

Un alto nivel de restricciones al comercio digital o diferencias importantes (heterogeneidad) entre las normas de un país y sus socios comerciales afectan negativamente el comercio bilateral de servicios modernos, sobre todo en América Latina. Esta conclusión surge de un estudio sobre el impacto de las barreras regulatorias y otros factores que afectan el comercio de servicios modernos (véase el recuadro III.2).

[10] La baja en el Brasil y México se debe principalmente a la entrada en vigor de una ley de datos y una nueva ley de telecomunicaciones, respectivamente, con lo que se redujo el nivel de restricciones en el pilar de infraestructura y conectividad.

Recuadro III.2

América Latina: impacto de las normas en el comercio intrarregional de servicios modernos

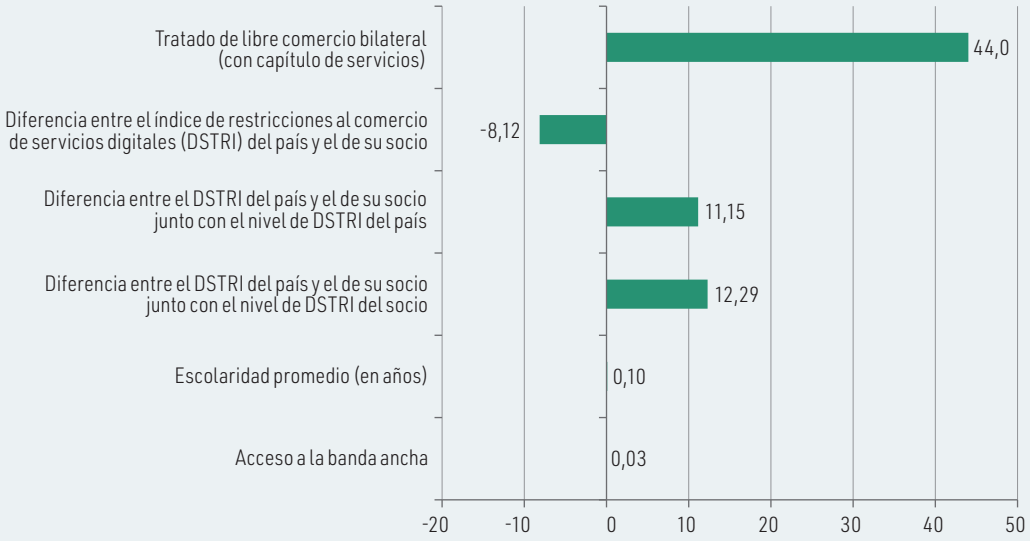
El impacto de las normas sobre el comercio intrarregional de servicios modernos de los países de la región se puede estimar con un modelo de gravedad. En este se distinguen dos grupos de determinantes del comercio entre dos países[a]:

i) Cuatro variables relacionadas con la política comercial y las normas: i) la existencia de un tratado de libre comercio con un capítulo de servicios entre dos socios comerciales; ii) la diferencia (heterogeneidad) entre el nivel de restricciones del país exportador y sus socios comerciales; iii) la heterogeneidad en las restricciones junto con el nivel de restricción al comercio de servicios del país exportador, y iv) la combinación de la heterogeneidad de las restricciones y el nivel de restricción al comercio de los países socios.

ii) Dos factores que miden la preparación de un país para producir y exportar servicios digitales: i) el promedio de años de escolaridad como indicador indirecto del capital humano y ii) el acceso a la banda ancha por parte de la población adulta.

La estimación del modelo para el comercio intrarregional de servicios modernos arroja los siguientes resultados (véase el gráfico):

América Latina (países seleccionados)[a]: efectos estimados de las normas y la preparación digital en el monto de los flujos intrarregionales de servicios modernos, 2014-2021
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de R. Monge y otros, "Los servicios digitales como nuevo motor de la integración regional y de crecimiento en América Latina y el Caribe", *serie Comercio Internacional*, Santiago, CEPAL, 2024, inédito.

[a] La muestra de países incluye a los miembros de la Alianza del Pacífico, la Comunidad Andina (CAN), el Mercado Común Centroamericano (MCCA), el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y la República Dominicana.

- La existencia de un tratado de libre comercio con capítulo de servicios entre dos socios aumentaría su comercio de servicios digitales en un 44%;
- La reducción del 1% en la diferencia del nivel de restricción entre un país exportador y su socio aumentaría las exportaciones a este país en un 8%;
- Las combinaciones de las diferencias regulatorias con los niveles de restricción del país exportador y del país importador arrojan resultados estadísticamente positivos. Es decir que el impacto marginal de la heterogeneidad regulatoria en las exportaciones de servicios varía positivamente con el nivel de restricción

(índice de restricciones al comercio de servicios digitales) del país importador y del país exportador. La heterogeneidad en las regulaciones es más importante cuando un país tiene una menor restricción en el comercio digital, tanto en el caso del país importador como del país exportador.

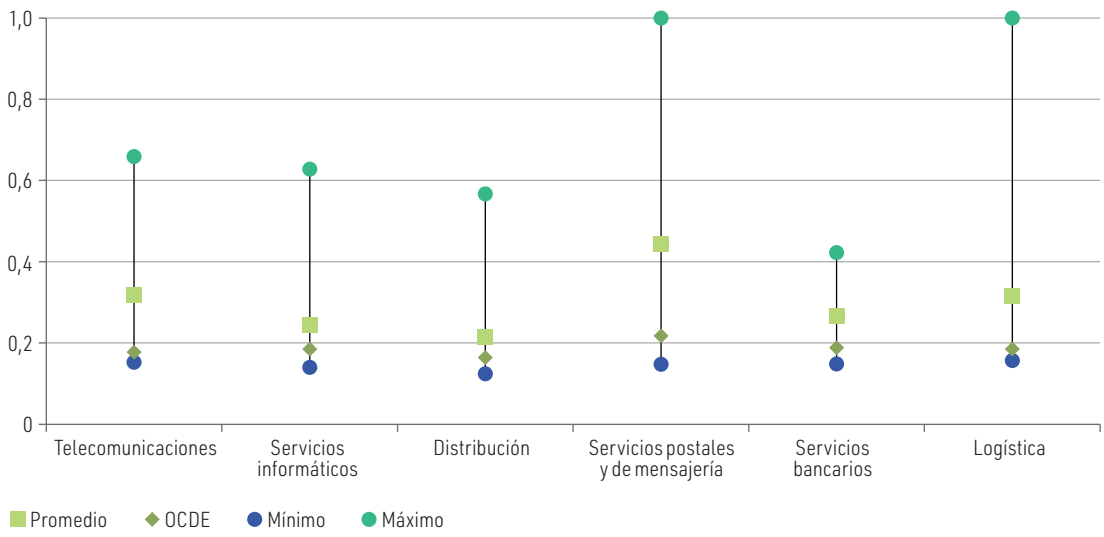
- Los efectos del nivel de escolaridad y el acceso a la banda ancha serían mucho menores que el de las variables de política comercial. Así, el aumento de un año de escolaridad podría favorecer el incremento del comercio de servicios digitales en un 0,1%, mientras en el caso del aumento del acceso a la banda ancha el incremento sería de un 0,03%.

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de R. Monge y otros, "Los servicios digitales como nuevo motor de la integración regional y de crecimiento en América Latina y el Caribe", *serie Comercio Internacional*, Santiago, CEPAL, 2024, inédito.

[a] El modelo también incluye tres determinantes adicionales (efectos fijos) que miden: i) los costos que enfrentan los productores cuando venden servicios en el mercado mundial; ii) los costos que enfrentan los consumidores al comprar servicios en el exterior, y iii) los costos del comercio bilateral (por ejemplo, la distancia entre dos países).

En 2023, los niveles de restricción, según la metodología del STRI, en seis sectores clave para el comercio digital en la región variaban entre 0,2 (distribución) y 0,4 (servicios postales y envíos expresos) (véase el gráfico III.17). En los países de la OCDE, las restricciones eran en promedio más homogéneas y bajas (cerca de 0,2). No obstante, en los casos de los servicios informáticos, los de distribución y los servicios bancarios, la región y la OCDE registraron casi los mismos niveles de restricción. Las mayores diferencias entre los países en la región con respecto a los niveles de restricción se observaban en los servicios postales y los servicios logísticos. En ambos casos, algunos países tenían un máximo nivel de restricción (1,0) debido a la existencia de monopolios estatales o a la reserva de ciertas actividades para empresas nacionales.

Gráfico III.17
América Latina (16 países)[a] y Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE): restricción al comercio de servicios, 2023
(Índice, en valores de 0 (menor nivel de restricción) a 1 (mayor nivel de restricción))



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE)/CEPAL, "OECD Data Explorer: Digital Services Restrictiveness Indicator", 2024 [en línea] https://data-explorer.oecd.org/.

[a] Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay.

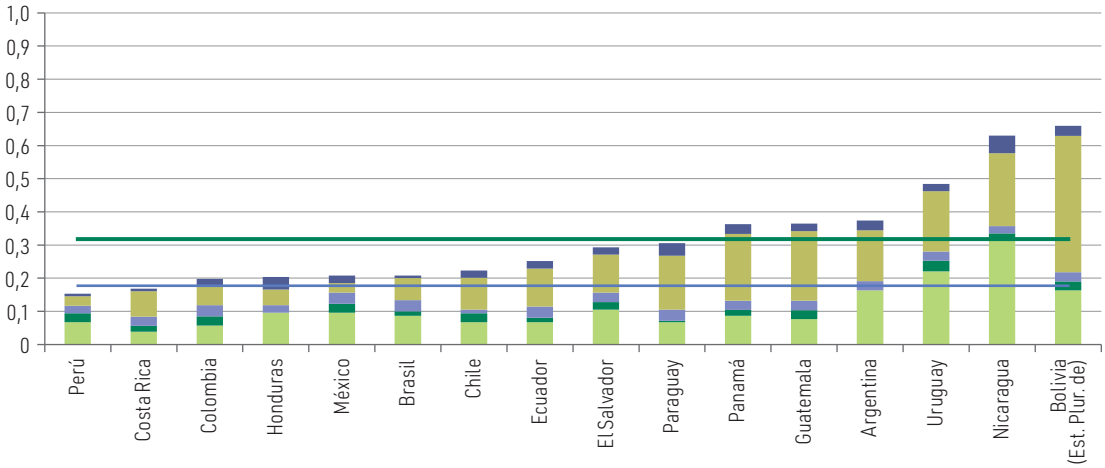
A continuación, se muestran los resultados de acuerdo con el índice de restricciones al comercio de servicios. En primer lugar, el comercio de servicios de telecomunicaciones en la región es más restringido (con un índice de 0,32) que en la OCDE (0,18). Este sector incluye telefonía fija, móvil e Internet, pero excluye televisión y radio. El Perú, Costa Rica, Colombia, Honduras, México y el Brasil tienen los regímenes más liberalizados, mientras el Estado Plurinacional de Bolivia, Nicaragua y el Uruguay, los más restrictivos (véase el gráfico III.18A). En lo referente a la competencia, los clientes en algunos países no pueden conservar su número telefónico de líneas fijas o móviles al cambiar de empresa proveedora. Además, los requisitos de presencia comercial para la obtención de licencias en algunos países son complejos. En otros casos existen requisitos de presencia local, como por ejemplo contar con domicilio, mandatario local o representante domiciliado, lo que podría aumentar los costos de inicio de operaciones. Además, existen algunos límites a la proporción de acciones adquiribles por inversionistas extranjeros en empresas controladas públicamente.

Gráfico III.18

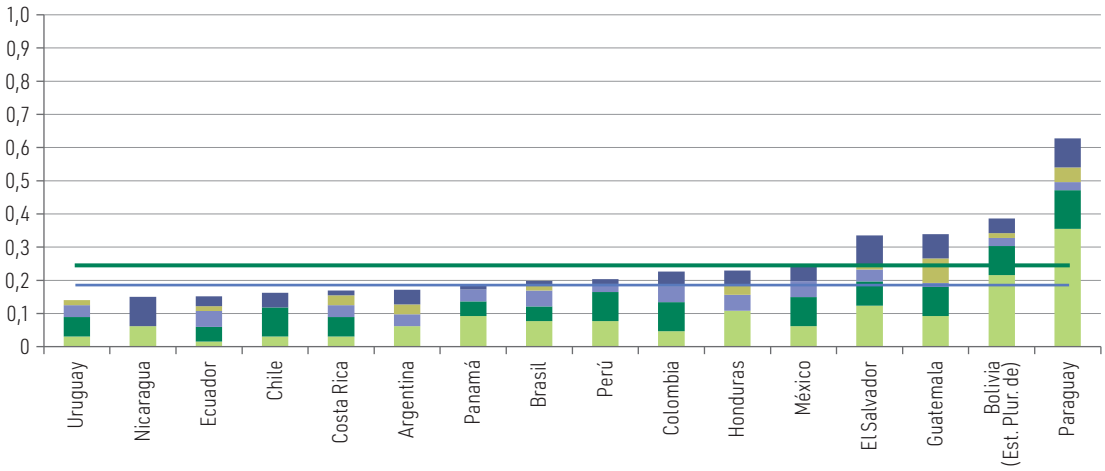
América Latina (16 países) y Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE): restricción al comercio de servicios, por categoría, 2023

(Índice, en valores de 0 (menor nivel de restricción) a 1 (mayor nivel de restricción))

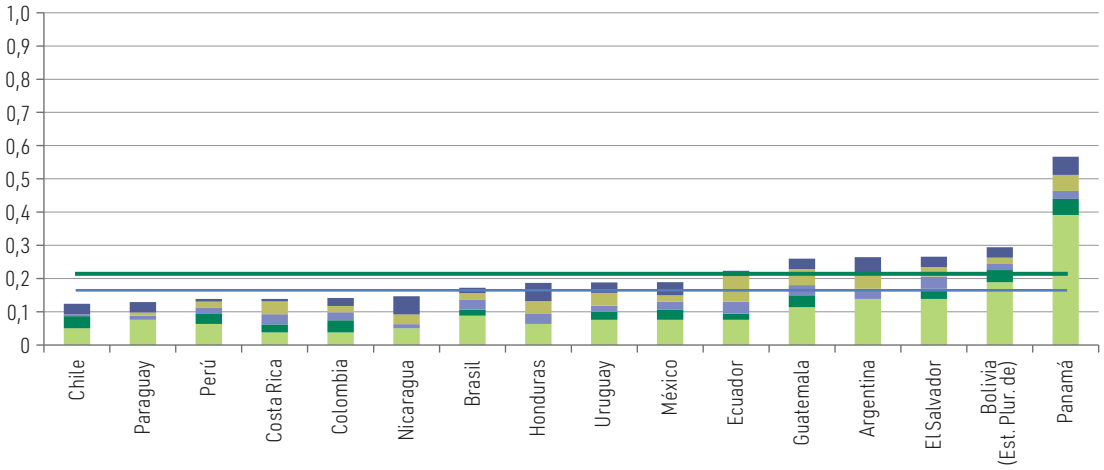
A. Telecomunicaciones



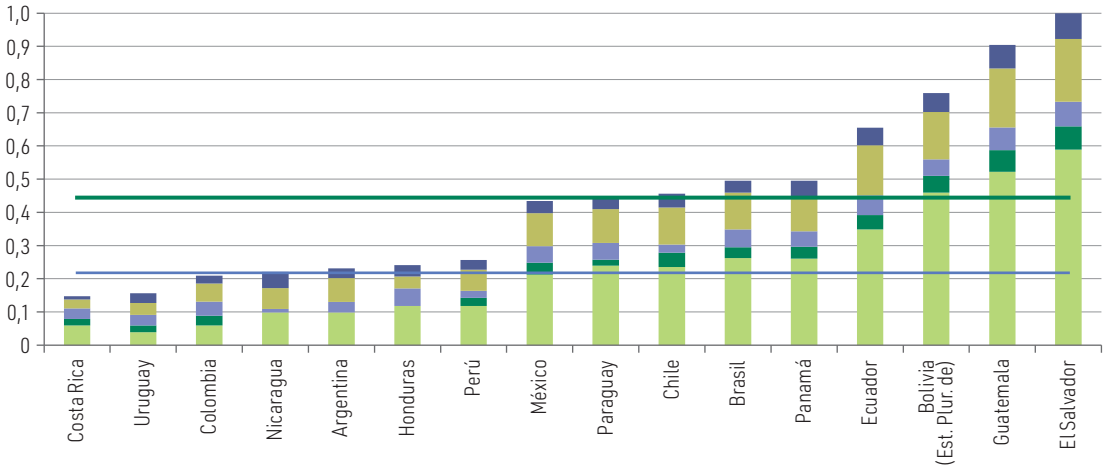
B. Servicios informáticos



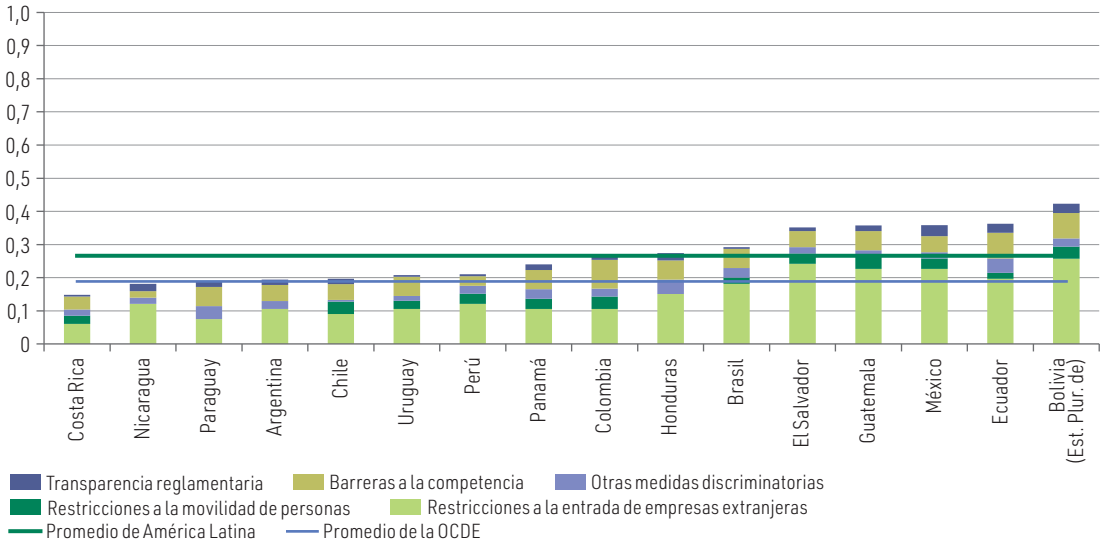
C. Distribución



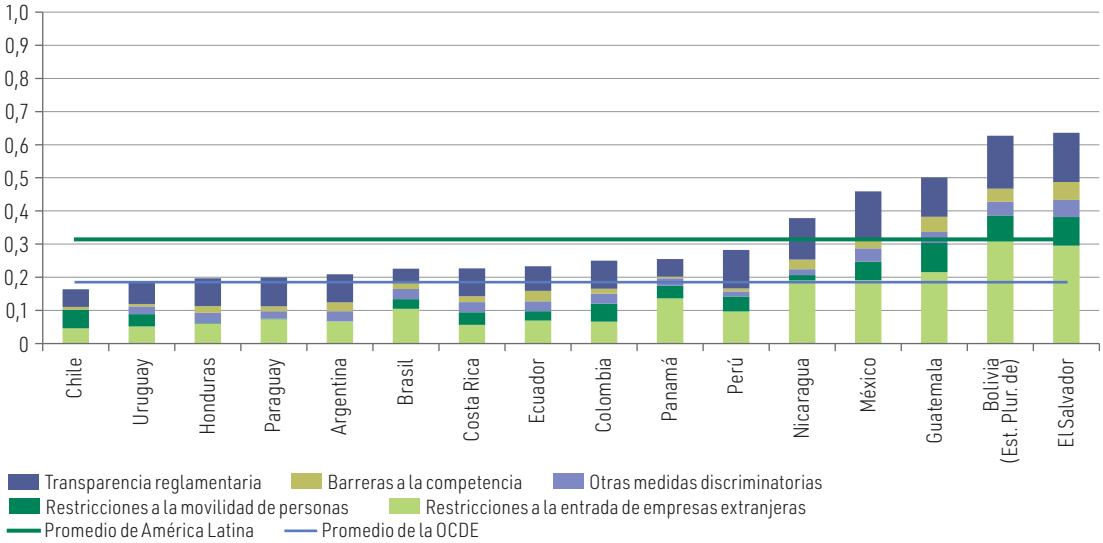
D. Servicios postales y de mensajería



E. Servicios bancarios



F. Logística



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE)/CEPAL, "OECD Data Explorer: Digital Services Restrictiveness Indicator", 2024 [en línea] https://data-explorer.oecd.org.

Con respecto al comercio de servicios informáticos, los países de la región mantienen un nivel de restricciones algo superior al de los países de la OCDE (0,25 y 0,19, respectivamente). Este sector comprende servicios de programación, consultoría y otras actividades informáticas y de información. El Uruguay, Nicaragua, el Ecuador, Chile, Costa Rica, la Argentina y Panamá tienen los regímenes más abiertos. En cambio, el Paraguay, el Estado Plurinacional de Bolivia, Guatemala, El Salvador y Honduras tienen medidas más restrictivas (véase el gráfico III.18B). En algunos países, las empresas extranjeras podrían verse limitadas por requisitos de porcentajes mínimos de trabajadores nacionales[11]. En otros países todavía no hay leyes específicas sobre protección de datos, lo que genera incertidumbre para los negocios. Además, la circulación de personas en algunos países está limitada por requisitos de licencia o autorización para determinadas profesiones. Lo anterior, en conjunto con los obstáculos para el reconocimiento de calificaciones obtenidas en el extranjero, dificulta la obtención de autorizaciones a los profesionales extranjeros.

En 2023, el nivel de restricciones al comercio de distribución al por mayor y menor en la región era algo mayor (0,21) comparado con el de los países de la OCDE (0,16). Chile, el Paraguay, el Perú, Costa Rica, Colombia y Nicaragua tienen regímenes más abiertos, mientras que Panamá, el Estado Plurinacional de Bolivia, El Salvador, la Argentina y Guatemala serían más restrictivos (véase el gráfico III.18C). En algunos países existen restricciones a la entrada de empresas extranjeras, por ejemplo, en términos de requisitos de presencia comercial y local[12]. A su vez, en algunos países no existe suficiente transparencia sobre los requisitos necesarios para operar en el sector.

El nivel de restricciones al comercio de servicios postales y de mensajería en la región (0,44) es considerablemente mayor que el de los países de la OCDE (0,22). Este sector incluye la recogida, el transporte y la entrega de cartas y paquetes y servicios de entrega urgente. Costa Rica, el Uruguay, Colombia, Nicaragua y la Argentina tienen los regímenes más abiertos, mientras que el Estado Plurinacional de Bolivia, el Ecuador, Panamá y El Salvador son más restrictivos (véase el gráfico III.18D). Algunos países tienen monopolios reglamentarios para la recepción, el transporte y la entrega de correspondencia en el sector postal (no en el de mensajería). Además, en otros existen limitaciones a la proporción de acciones que pueden ser adquiridas por inversionistas extranjeros en empresas públicas. En algunos países no hay una separación de funciones entre el regulador y los operadores, o un trato tributario equitativo para las empresas del rubro.

[11] Este tipo de requisitos podrían limitar el número de trabajadores extranjeros que las empresas pueden contratar y, por consiguiente, dificultar la transferencia de nuevos conocimientos.

[12] En un país, el comercio minorista está reservado para nacionales o quienes estén naturalizados. En otro, se exige contar con un 90% de personal nacional. En un tercero, las empresas deben obtener una autorización municipal y una declaración de factibilidad provincial.

El nivel de restricciones al comercio de servicios bancarios en la región sería superior al promedio de la OCDE (0,27 y 0,19, respectivamente). Este sector abarca los servicios de captación de depósitos, préstamos, servicios de pago, arrendamiento financiero (*leasing*) y garantías. Costa Rica, Nicaragua, el Paraguay, la Argentina y Chile tienen los regímenes más abiertos. Al contrario, el Estado Plurinacional de Bolivia, el Ecuador, México, Guatemala y El Salvador son más restrictivos (véase el gráfico III.18E). En algunos países se exige tener sucursal o nombrar a un representante. Además, en otros países existen limitaciones a la participación extranjera en instituciones financieras controladas por el Estado. En algunos casos, las entidades reguladoras no tienen presupuestos independientes. En otros países, no hay condiciones equitativas para los bancos privados con respecto a los bancos de control estatal. Por último, en algunos casos todavía no se han adoptado estándares internacionales[13].

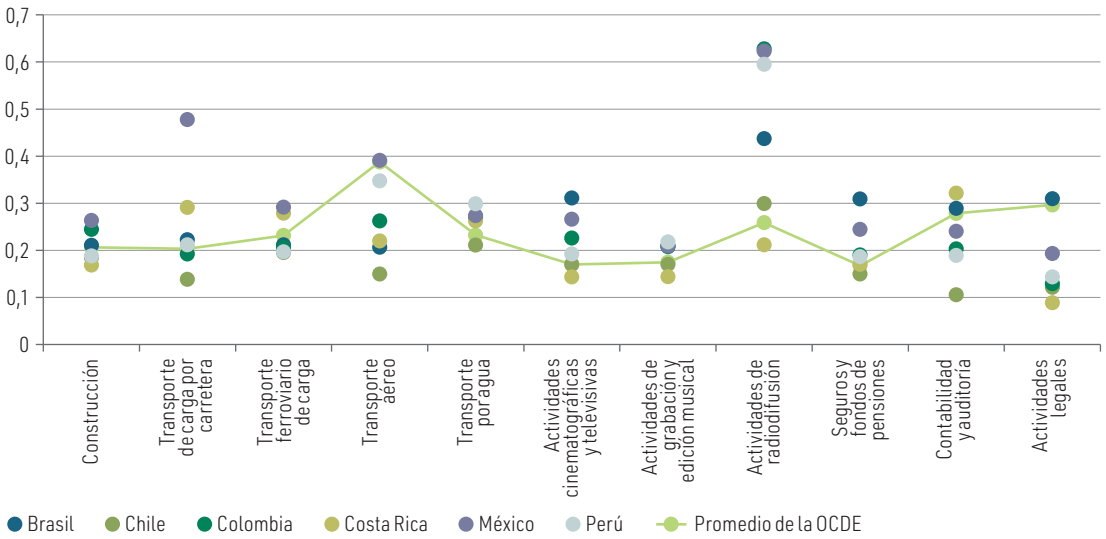
En 2023, el nivel de restricciones al comercio de servicios logísticos en la región también superaba el de los países de la OCDE (0,31 en comparación con 0,19, respectivamente). Este sector incluye los servicios de manejo de carga, depósito y almacenamiento, expedición de carga y despachantes de aduanas. Los regímenes comerciales de Nicaragua, Chile, Honduras, el Uruguay y el Paraguay son más abiertos y, por el contrario, los del Estado Plurinacional de Bolivia, Guatemala, México y El Salvador más restrictivos (véase el gráfico III.18F). En algunos países la participación en algunos subsectores se reserva a nacionales[14]. En algunos países existen medidas para la contratación de un porcentaje mínimo de mano de obra local. Además, existen requisitos de presencia comercial y local en algunos subsectores de logística[15].

En otros sectores de servicios, como la construcción, servicios de difusión, servicios profesionales y de transporte, el nivel de restricciones variaba entre 0,16 y 0,47 en 2022 (véase el gráfico III.19)[16]. En 2023, el nivel promedio de las restricciones en los seis países latinoamericanos examinados era superior al promedio de los países de la OCDE, excepto en transporte aéreo, transporte ferroviario de carga, contabilidad y auditoría, y actividades legales. En la región, los países más abiertos en estos sectores fueron Chile y Costa Rica y los países más cerrados México y el Brasil.

Gráfico III.19

América Latina y el Caribe (6 países) y Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE): restricción al comercio de otros servicios seleccionados, 2023

(Índice, valores de 0 (menor nivel de restricción) a 1 (mayor nivel de restricción))



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE)/CEPAL, "OECD Data Explorer: Digital Services Restrictiveness Indicator", 2024 [en línea] https://data-explorer.oecd.org/.

13 Estos incluyen los estándares relacionados con la ponderación de riesgo del Comité de Supervisión Bancaria de Basilea, las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) y los estándares del Grupo de Acción Financiera (GAFI).

14 En algunos países se requiere ser un nacional para obtener la licencia de agente aduanero o despachante de aduanas.

15 Por ejemplo, en un país los agentes de aduana deben estar domiciliados para obtener la autorización para sus operaciones.

16 El análisis de la OCDE de las restricciones en estos sectores incluye solo seis países de América Latina.

2. Normativa multilateral e iniciativas plurilaterales

Para facilitar el comercio de servicios, varios países de la región han participado en acuerdos multilaterales, plurilaterales, subregionales y bilaterales. Estos acuerdos buscan sobre todo consolidar los niveles de apertura existentes, dado que, en el caso de los servicios, la mayor parte de la liberalización real suele hacerse unilateralmente. A nivel multilateral, todos los países de la región miembros de la OMC implementaron en 1995 el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) tras la Ronda Uruguay[17]. Este tratado establece principios y reglas para facilitar el comercio de servicios y sirvió como marco para acuerdos comerciales posteriores. El AGCS abarca todos los servicios, excepto los servicios gubernamentales y algunos componentes de los servicios aéreos, financieros y marítimos. En 1997, se lograron avances en la liberalización de los servicios financieros y de telecomunicaciones en el marco del AGCS.

Entre 2013 y 2016, los Estados Unidos, la Unión Europea y otros 21 países intentaron negociar un acuerdo plurilateral sobre comercio internacional de servicios (Acuerdo sobre el Comercio de Servicios), con el que se pretendía lograr una mayor liberalización del comercio de servicios y, en última instancia, actualizar las disposiciones del AGCS, que preceden al despliegue comercial masivo de Internet. Sin embargo, esta negociación no prosperó (Parlamento Europeo, 2024).

Entre 2017 y 2021, 67 miembros de la OMC negociaron un acuerdo plurilateral más acotado sobre la reglamentación nacional en materia de servicios, con el objetivo de mejorar la transparencia, la previsibilidad y la eficacia de las normas horizontales relacionadas con los requisitos y procedimientos de licencia, las cualificaciones profesionales y los estándares técnicos necesarios para la prestación de servicios. Este acuerdo, que entró en vigor para la mayoría de los países en febrero de 2024 durante la 13ª Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio (OMC), actualmente incluye a 72 participantes[18] que representan el 93% del comercio mundial de servicios. Se estima que este acuerdo podría reducir los costos del comercio global en más de 125.000 millones de dólares (OMC, 2024b) (véanse más detalles en el recuadro III.3).

Recuadro III.3

Acuerdo sobre Reglamentación Nacional en el ámbito de los Servicios de la Organización Mundial del Comercio (OMC)

Las disciplinas de este acuerdo plurilateral aseguran que las oportunidades creadas por los compromisos en materia de servicios no se vean afectadas por procedimientos de autorización, reconocimiento de calificaciones profesionales y normas técnicas que obstaculicen el comercio de estos. Este enfoque promueve un entorno regulatorio más transparente y predecible, facilitando el acceso y la operación en los mercados nacionales.

Las disciplinas se incorporarán como "compromisos adicionales" en los programas del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) conforme al artículo XVIII, permitiendo negociar compromisos sobre calificaciones, estándares y licencias. Estos compromisos complementan los existentes y son vinculantes únicamente para los miembros que los inscriban en sus programas. Se aplican sobre la base de la nación más favorecida, beneficiando equitativamente a los proveedores de servicios de todos los miembros de la OMC. El acuerdo permite que sus miembros adapten sus disposiciones según su capacidad regulatoria y las apliquen a sectores adicionales de manera voluntaria. El acuerdo es flexible puesto que las economías en desarrollo y los países menos adelantados pueden retrasar la aplicación de ciertas disposiciones con períodos de transición para ajustar sus marcos regulatorios.

17 Las Bahamas es el único país de la región que no es miembro de la OMC.

18 Entre ellos la Argentina, el Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, El Salvador, México, el Paraguay, el Perú y el Uruguay.

El acuerdo establece medidas para mejorar la transparencia. Los gobiernos deberán publicar la información necesaria para cumplir con los requisitos de autorización, responder a las consultas de los proveedores de servicios y garantizar la participación de las partes interesadas mediante la publicación de proyectos de ley y otras normas. La información se consolidará en un único portal en línea y se desarrollarán estándares técnicos a través de procesos abiertos y transparentes, basando las medidas de autorización en criterios objetivos y transparentes. Además, los procedimientos deberán ser imparciales y no discriminar entre hombres y mujeres. Para asegurar la certeza de los procedimientos de autorización, los gobiernos establecerán plazos indicativos para procesar las solicitudes de manera oportuna, proporcionando información sobre su estado y permitiendo corregir deficiencias menores en las solicitudes incompletas. Se deberán informar las razones para la denegación de solicitudes y se permitirá su reenvío. Una vez concedidas las autorizaciones, estas deberán entrar en vigor sin demora indebida y se realizarán exámenes frecuentes para mantener la eficiencia del sistema.

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Organización Mundial del Comercio (OMC), "Reglamentación nacional en el ámbito de los servicios. Las buenas prácticas de reglamentación para los mercados de servicios hacen su entrada en el conjunto de normas de la OMC", 2024 [en línea] https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/sdr_factsheet_feb24_e.pdf.

Desde 2019, se llevan a cabo negociaciones plurilaterales sobre el comercio electrónico en el marco de la OMC. La iniciativa cuenta con la participación de 91 miembros de la organización (incluidos 15 países de la región[19]), que representan más del 90% del comercio mundial. En julio de 2024, se logró un texto estabilizado del acuerdo que incluye los siguientes elementos: la no imposición de derechos aduaneros sobre las transmisiones electrónicas; la adopción de leyes coherentes con la Ley Modelo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) sobre Comercio Electrónico y la Ley Modelo de la CNUDMI sobre documentos transmisibles electrónicos; el uso de firmas electrónicas; la puesta a disposición de formularios aduaneros de manera electrónica y su presentación electrónica; un mayor acceso y disponibilidad de datos públicos; la adopción de medidas de protección al consumidor; la regulación de los mensajes electrónicos comerciales no solicitados (*spam*); y la adopción de medidas para proteger los datos personales de los usuarios. Aunque el texto del acuerdo está "estabilizado", todavía se deben resolver varios temas para lograr un acuerdo final (Watson, Fairly & Williams, 2024).

Otro acuerdo clave para el comercio de servicios suministrables digitalmente es la moratoria a la aplicación de derechos de aduana a las transmisiones electrónicas, también negociada en el marco de la OMC. Introducida por primera vez en 1998, la moratoria se ha prorrogado en varias ocasiones, generalmente cada dos años, para fomentar el crecimiento del comercio digital en todo el mundo. Esta moratoria ha sido objeto de controversias en los últimos años. Mientras sus partidarios argumentan que proporciona un entorno estable y predecible para el comercio digital, sus opositores sostienen que supone una pérdida de oportunidades de ingresos y puede obstaculizar la industrialización digital en sus economías. Si bien la moratoria se ha prorrogado hasta marzo de 2026, el debate sobre su futuro continúa (OMC, 2024a).

3. Regulación de los servicios en los acuerdos comerciales preferenciales en la región

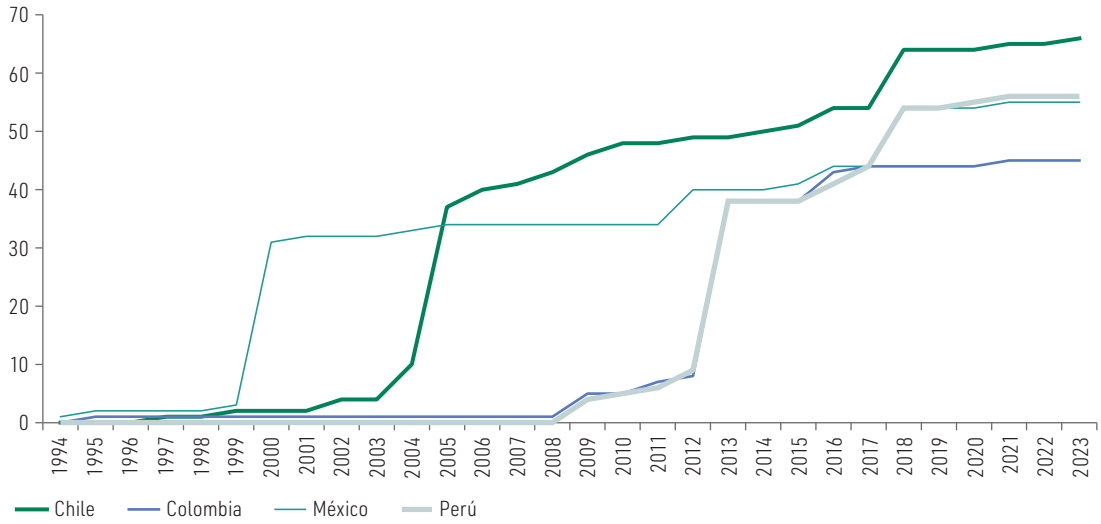
Entre 1994 y 2023, los países de la región suscribieron 80 acuerdos comerciales preferenciales (20 plurilaterales y 60 bilaterales) que incluyen capítulos sobre el comercio de servicios (Banco Mundial, 2024a). Estos acuerdos incluyen tanto los suscritos entre los propios países y agrupaciones subregionales de América Latina y el Caribe como los negociados con socios extrarregionales como los Estados Unidos, la Unión Europea, el Reino Unido y la República de Corea, entre otros. El número

[19] Estos son la Argentina, el Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, el Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, el Paraguay, el Perú y el Uruguay.

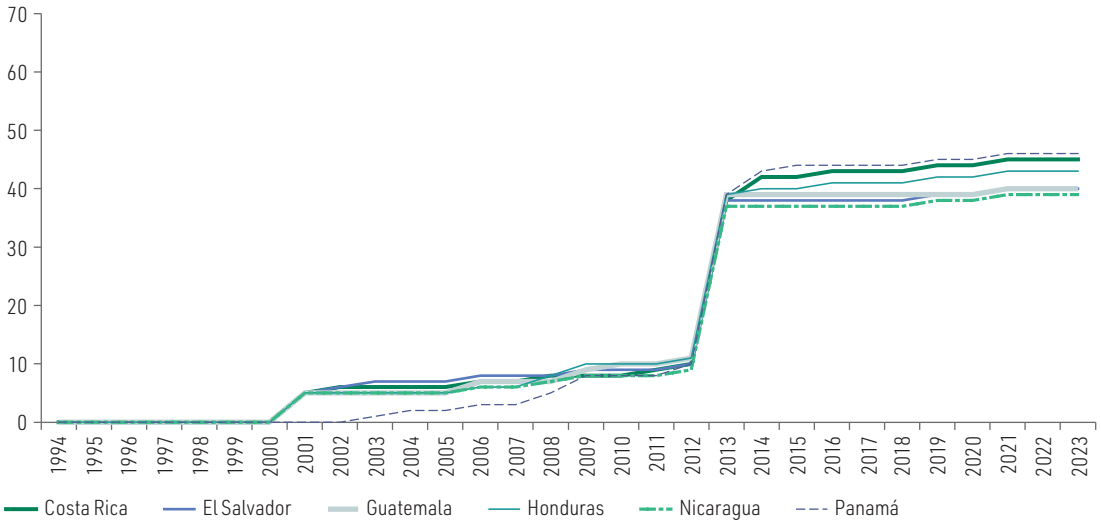
de acuerdos suscritos varía mucho entre los países de la región, de 24 en el caso de Chile a ninguno en los casos del Estado Plurinacional de Bolivia, Cuba y la República Bolivariana de Venezuela (Banco Mundial, 2024a). La Alianza del Pacífico es la agrupación en la que estos acuerdos—negociados en su mayoría de manera individual por cada uno de sus miembros— abarcan el mayor número de socios comerciales: 66 para Chile, 56 para el Perú, 55 para México y 45 para Colombia (véase el gráfico III.20). En el caso de los países centroamericanos, esos acuerdos —negociados sobre todo de manera colectiva— abarcan entre 39 y 46 socios. Por otra parte, en los países del MERCOSUR, el Brasil firmó un acuerdo con Chile y el Uruguay tiene acuerdos suscritos con México y Chile[20].

Gráfico III.20
América Latina y el Caribe (países y agrupaciones seleccionados): total de socios comerciales incluidos en los acuerdos preferenciales que cuentan con un capítulo sobre servicios, 1994–2023
(En números)

A. Alianza del Pacífico

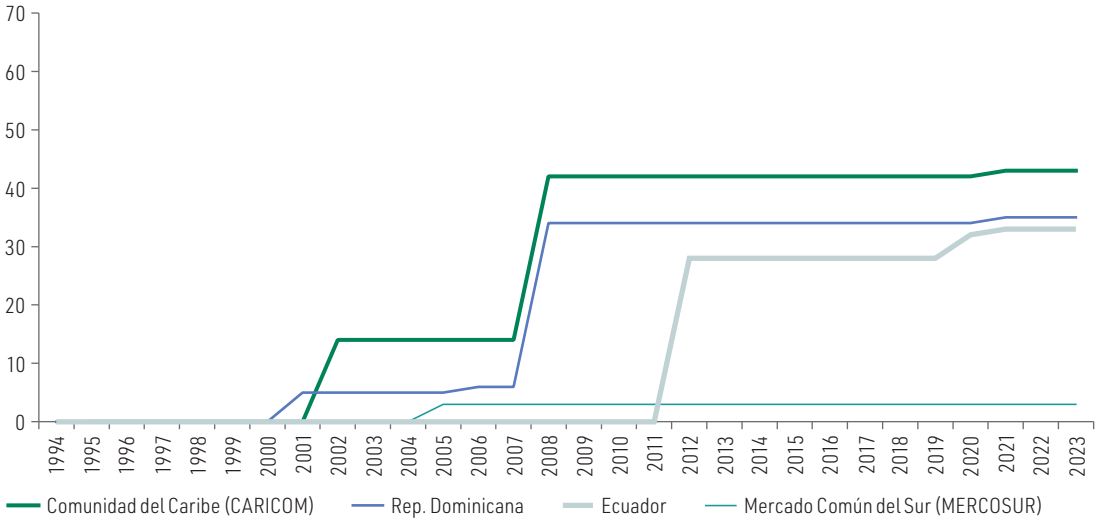


B. Centroamérica



[20] Además, en diciembre de 2023 se firmó el tratado de libre comercio entre el MERCOSUR y Singapur (aún no vigente), que incluye un capítulo sobre comercio de servicios.

C. Otras agrupaciones y países



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Banco Mundial, "Deep Trade Agreements database 2.0", 2024 [en línea] https://datatopics.worldbank.org/dta/table.html.

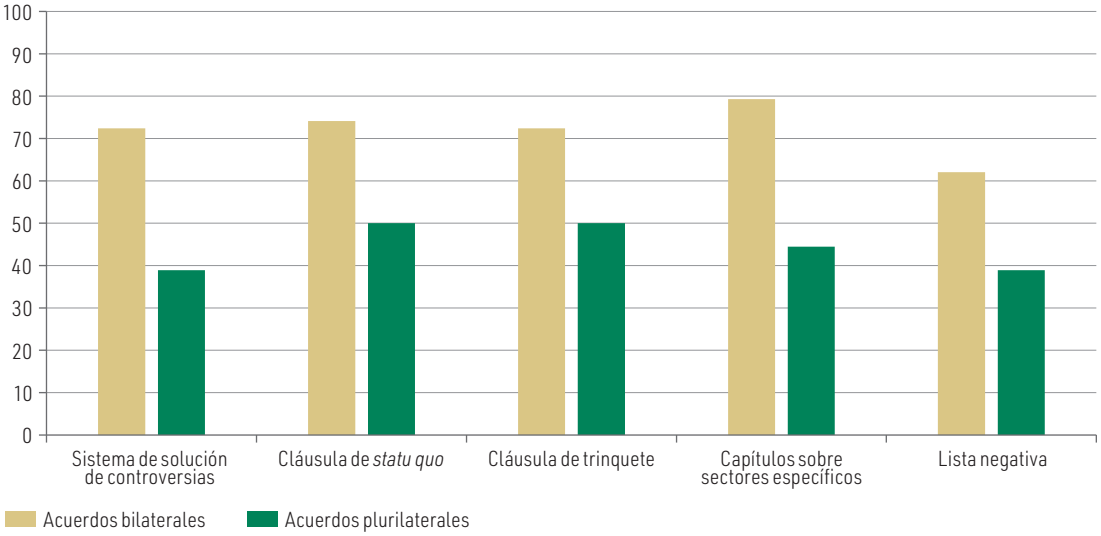
El impacto de los acuerdos en el comercio de servicios depende en gran medida de que contengan compromisos que efectivamente reduzcan los obstáculos a los intercambios internacionales. En general, tanto a nivel mundial como regional, los acuerdos bilaterales son más ambiciosos en términos de alcance y estructura que los acuerdos plurilaterales (Borchert y Di Ubaldo, 2021). La mayoría de ambos tipos de acuerdos tiene disposiciones sobre trato nacional, nación más favorecida y reconocimiento mutuo. No obstante, algunos elementos más ambiciosos son más comunes en los acuerdos bilaterales, como un sistema de solución de controversias (entre Estados y entre Estados e inversionistas), cláusula de *statu quo*[21], cláusula de trinquete[22], capítulos sobre sectores específicos, y el enfoque de lista negativa[23] (véase el gráfico III.21). La combinación de características específicas de los acuerdos profundos puede aumentar significativamente el comercio de servicios entre los países. Por ejemplo, los acuerdos con una estructura ambiciosa (como el enfoque de lista negativa y capítulos separados para diferentes modos de suministro) pueden tener mayor efectividad en la liberalización del comercio de servicios y podrían incrementar el comercio de servicios hasta en un 55%. En cambio, las configuraciones menos ambiciosas no muestran efectos significativos en el comercio (Borchert y Di Ubaldo, 2021).

21 La cláusula de *statu quo* garantiza que las condiciones actuales de acceso al mercado y trato nacional para los proveedores de servicios de los países firmantes se mantendrán sin nuevas restricciones. Esto proporciona estabilidad y previsibilidad, evitando la implementación de nuevas barreras o medidas desfavorables.

22 En una cláusula de trinquete, las partes de un acuerdo comercial se comprometen a conservar cualquier apertura adicional en sus mercados respectivos que puedan decidir unilateralmente. Esta apertura se mantendrá "bloqueada", lo que significa que no se permitirá retroceder en estas concesiones.

23 Un enfoque de lista negativa significa que los socios comerciales solo enumeran los sectores o subsectores que limitan o excluyen de la apertura. Es decir, no se enumeran los sectores con compromisos, pues todos los sectores no mencionados se entienden abiertos a proveedores extranjeros en las mismas condiciones que los nacionales. Por el contrario, en una lista positiva, los socios comerciales especifican los sectores y subsectores que se han de liberalizar (es decir, con compromisos de acceso a mercados y trato nacional). Aunque teóricamente se puede lograr el mismo nivel de apertura de ambas maneras, en la práctica se considera que el enfoque de lista negativa genera una mayor liberalización del comercio, porque las actividades de servicios que surjan posteriormente a la entrada en vigor del acuerdo respectivo se entienden como automáticamente liberalizadas.

Gráfico III.21
América Latina y el Caribe (31 países)[a]: proporción de acuerdos bilaterales y plurilaterales sobre comercio de servicios que incluyen disposiciones específicas, 2023
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de I. Borchert y M. Di Ubaldo, "Deep services trade agreements and their effect on trade and value added", *Policy Research Working Paper*, Nº 9608, Washington, D.C., Banco Mundial, 2021 y Banco Mundial, "Deep Trade Agreements database 2.0", 2024 [en línea] https://datatopics.worldbank.org/dta/table.html.
[a] No se incluyen Cuba y la República Bolivariana de Venezuela.

Los países de la región difieren de manera importante con respecto a la profundidad de sus acuerdos preferenciales en materia de comercio de servicios. Sobre la base del trabajo de Borchert y Di Ubaldo (2021), se puede calcular la proporción de los acuerdos de cada país que presenta las características asociadas a un alto grado de liberalización comercial. Se destaca que la gran mayoría de los acuerdos suscritos por los países miembros de la Alianza del Pacífico y del Mercado Común Centroamericano utilizan una lista negativa y tienen un capítulo que abarca los cuatro modos de prestación, además de un capítulo sobre IED.

4. Regulación del comercio digital en los acuerdos comerciales preferenciales en la región

Más de 100 países han incluido disposiciones o capítulos sobre el comercio digital en sus acuerdos comerciales preferenciales, en parte debido a que hasta la fecha no se cuenta con un acuerdo sobre este tema en el marco de la OMC. De un universo de 432 acuerdos concluidos entre 2000 y 2023, 214 incluyen disposiciones sobre comercio digital y 122 tienen capítulos dedicados a este tema (Burri y Polanco, 2020; Burri, Callo-Müller y Kugler, 2024). Estos acuerdos varían considerablemente en cuanto a la amplitud y la profundidad con que abordan el comercio digital. Entre los temas que incluyen se cuentan la no aplicación de derechos de aduana, el trato no discriminatorio de los productos digitales, las firmas electrónicas, el comercio sin papel, los mensajes electrónicos no solicitados, la protección de los consumidores, el tratamiento de los flujos transfronterizos de datos, así como su protección y almacenamiento.

Los Estados Unidos y la Unión Europea han desempeñado un papel protagónico en la creación y difusión de normas sobre el comercio digital. Por su parte, los países de la región también han sido

activos en este ámbito. De hecho, estos últimos son miembros de casi un tercio (31%) de los acuerdos preferenciales que contienen disposiciones sobre comercio digital. Los líderes en este ámbito (en orden descendente) son Chile, el Perú, Colombia, México, Panamá y Costa Rica.

Los acuerdos con disposiciones sobre comercio digital suscritos por los países de la región se han negociado con contrapartes de distintos niveles de desarrollo (30 economías desarrolladas y 35 en desarrollo, estas últimas principalmente de la propia región)[24]. Se incluyen en esta última categoría los acuerdos sobre comercio digital suscritos entre los miembros de la Alianza del Pacífico (2015) y del MERCOSUR (2021). En los acuerdos suscritos por los países de la región, las disposiciones sobre comercio digital se encuentran en secciones específicas o capítulos especialmente dedicados a ese tema (un total de 65 acuerdos, que incluyen 46 capítulos). También pueden encontrarse en documentos complementarios como anexos, declaraciones conjuntas y cartas complementarias. Las normas sobre flujos de datos también se encuentran en capítulos o secciones sobre comercio digital. Sin embargo, lo más habitual es que se incluyan en capítulos sobre servicios específicos, sobre todo de telecomunicaciones y financieros.

En las últimas dos décadas, las disposiciones sobre comercio digital incluidas en los acuerdos preferenciales han evolucionado en tres etapas a nivel mundial: una primera generación de acuerdos, centrada en las normas del comercio electrónico; una segunda generación, centrada en el desarrollo de las normas sobre flujos de datos; y una tercera generación, caracterizada por el surgimiento de acuerdos comerciales digitales «puros» y de nuevas normas de economía de datos (Polanco, 2023). Esta evolución también se observa en los acuerdos suscritos por países de la región. Estos acuerdos convergen en gran medida en objetivos como evitar barreras innecesarias al comercio electrónico (37 acuerdos), promover y facilitar su uso (37 acuerdos) y atender a las necesidades de las pequeñas y medianas empresas (pymes) (38 acuerdos). Estas metas y principios también se encuentran habitualmente en los acuerdos concluidos por países extrarregionales. Los acuerdos suscritos por países de la región también han reconocido otros principios menos frecuentes, como considerar la participación privada en el desarrollo de un marco regulador para el comercio electrónico (29 acuerdos), el principio de neutralidad tecnológica (15 acuerdos) y el principio de neutralidad de la red (5 acuerdos). En el recuadro III.4 se presentan más características de los acuerdos con disposiciones sobre comercio digital en que participan países de la región.

Recuadro III.4

Características de los acuerdos preferenciales con disposiciones sobre comercio digital en que participan los países de América Latina y el Caribe

El compromiso de no imponer derechos de aduana a los productos digitales es una disposición común en los acuerdos preferenciales en que participan los países de la región. La mayoría (44) de estos acuerdos establece el tratamiento libre de aranceles para los productos entregados digitalmente, mientras que otros se limitan a reafirmar la práctica de la Organización Mundial del Comercio (OMC) de no imponer derechos de aduana a las transmisiones electrónicas. El 42% de los acuerdos en que participa al menos un país de América Latina y el Caribe contiene disposiciones sobre autenticación electrónica que permiten el uso de tecnologías de autenticación y el reconocimiento mutuo de certificados y firmas digitales.

Casi la mitad (24) de los acuerdos en que participa al menos un país de la región incluye disposiciones sobre la protección del consumidor en el comercio digital. Algunos acuerdos establecen criterios de equivalencia para proteger a los consumidores, como el tratado de libre comercio entre Australia y Chile. Este criterio asegura

[24] El más antiguo de estos acuerdos es el Tratado de Libre Comercio entre Canadá y Costa Rica (2001), que incluía una "Declaración Conjunta sobre Comercio Electrónico Canadá - Costa Rica" (véase [en línea] http://www.sice.oas.org/Trade/cancr/Spanish/ecomms.asp). El primero con un capítulo dedicado al comercio electrónico fue el Tratado de Libre Comercio Chile-Estados Unidos (2002). Chile también forma parte, junto con Nueva Zelandia, la República de Corea y Singapur, del primer acuerdo dedicado exclusivamente al comercio digital, denominado Acuerdo de Asociación de Economía Digital (DEPA) y suscrito en 2020.

que los consumidores del comercio electrónico no estén en desventaja cuando realizan transacciones con empresas de otros países que forman parte del tratado, pues las protecciones mínimas establecidas por el tratado deben coincidir con, o superar, las protecciones ya vigentes en cada país firmante.

Todos los acuerdos en que participa al menos un país de la región incluyen disposiciones sobre privacidad según el concepto de protección de datos. El Tratado de Libre Comercio entre Canadá y Costa Rica fue pionero en abordar la privacidad en una declaración no vinculante. Posteriormente, otros acuerdos han incluido actividades de cooperación internacional para mejorar la seguridad de los datos personales. Estos compromisos a menudo requieren la adopción de leyes para proteger los datos personales, el cifrado y la anonimización de la información personal. Algunos acuerdos, como el Tratado entre México, los Estados Unidos y el Canadá (TMEC) de 2020, reconocen normas internacionales como el Marco de Privacidad del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico y las directrices de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE).

Pocos acuerdos tienen en cuenta las diferencias entre los sistemas de protección de datos personales existentes en los distintos países, aunque algunos fomentan la compatibilidad entre distintos regímenes. Los acuerdos también incluyen disposiciones generales sobre el flujo transfronterizo de datos y algunos de los más recientes contienen cláusulas vinculantes para garantizar la libre circulación de información a través de medios digitales. Alrededor de la mitad de los acuerdos que incluyen este tipo de disposiciones se ha celebrado con por lo menos un país de la región (22 de 49 acuerdos comerciales). En el Tratado de Libre Comercio entre México y Panamá se introdujeron cláusulas vinculantes al respecto de forma novedosa. En este tratado se indica que cada parte debe permitir a sus nacionales, y a los de su contraparte, la transmisión de información electrónica desde y hacia su territorio de conformidad con la legislación de datos personales y las prácticas internacionales. Otros acuerdos, como el Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico y el TMEC, también han influido en la formulación de cláusulas sobre flujos de datos en tratados posteriores.

Varios acuerdos suscritos por países de la región prohíben o limitan el establecimiento de requisitos sobre la localización de datos. La mayoría de estas disposiciones tiene carácter vinculante. Los acuerdos comerciales con al menos un país de la región representan más de un tercio de estas disposiciones (13 de 31 de los acuerdos comerciales latinoamericanos). Por ejemplo, el Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico y el Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico prohíben exigir la localización de instalaciones informáticas, aunque permiten medidas para alcanzar objetivos legítimos de orden público siempre que no discriminen de manera arbitraria o injustificable. Algunos acuerdos, como el Tratado de Libre Comercio entre Argentina y Chile, incluyen disposiciones menos vinculantes sobre la localización de datos, al reconocer la importancia de no exigir la ubicación de instalaciones informáticas como condición para realizar negocios y promover el intercambio de buenas prácticas y experiencias en este ámbito.

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de R. Polanco, "Three generations of digital trade provisions in preferential trade agreements", *Research Handbook on Digital Trade*, D. Collins y M. Geist (eds.), Edward Elgar Publishing, 2023.

C. Factores habilitadores del comercio de servicios

La competitividad exportadora en los servicios, especialmente modernos, depende de la interacción entre diversas variables. Entre ellas se destacan el marco legal existente en materia de comercio exterior, el tratamiento de la inversión extranjera, la tributación, la protección de la propiedad intelectual, la calidad de la infraestructura disponible (principalmente digital y de telecomunicaciones), la existencia de recursos humanos calificados y el otorgamiento de incentivos a la exportación de servicios (Herreros y Durán, 2023). En este contexto, algunos países de la región han formulado políticas orientadas expresamente a promover las exportaciones de servicios. Dado el gran número de variables que inciden en la competitividad exportadora, dichas políticas requieren la articulación de múltiples componentes interdependientes (véase el ejemplo de la República Dominicana en el recuadro III.5). Para ello, resulta imprescindible una adecuada gobernanza.

Recuadro III.5

Estrategia para la exportación de servicios modernos de la República Dominicana

La estrategia de la República Dominicana, adoptada en 2021, orienta el desarrollo de las exportaciones de servicios profesionales y tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) mediante cinco pilares con metas a corto, mediano y largo plazo, indicadores de seguimiento y entregables.

Pilar 1: mejora de competencias y habilidades de los recursos humanos para aumentar la empleabilidad, la competitividad y la innovación. Objetivos: desarrollo de un inventario de necesidades de formación, incremento del 20% en docentes formados en TIC y actualización de currículos de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas (CTIM).

Pilar 2: aspectos normativos e institucionales. Se definen instrumentos regulatorios, políticas estratégicas y se busca mejorar la cobertura de banda ancha y ajustes fiscales para potenciar subsectores de servicios modernos.

Pilar 3: asociatividad público-privada para acceso a financiamiento, atracción de inversión extranjera directa (IED) y establecimiento de una red de inversionistas ángeles[a].

Pilar 4: creación de un ecosistema de valor agregado e investigación de tendencias mundiales. Se proponen medidas para eliminar los obstáculos al comercio de servicios y se promueve un centro de animación digital (*animation hub*).

Pilar 5: estrategias de análisis, penetración y consolidación en mercados de exportación. Se explora un acuerdo de servicios modernos con el Caribe, análisis de buenas prácticas sectoriales y desarrollo de una estrategia de internacionalización de productoras audiovisuales.

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base del Ministerio de Industria, Comercio y MIPYMES, *Estrategia Nacional de Exportación de Servicios Modernos. República Dominicana Exporta Talento y Creatividad*, 2021 [en línea] https://camaratic.org.do/wp-content/uploads/2021/05/Estrategia_Nacional_de_Exportacion_de_Servicios_Modernos.pdf.

[a] Personas que proporcionan capital para empresas emergentes o pequeñas empresas a cambio de una participación en la propiedad, sobre todo en las primeras etapas del desarrollo de la empresa.

Los principios de buena gobernanza se basan en la asignación de responsabilidades y recursos financieros y humanos calificados a los ministerios y servicios clave para la ejecución de las tareas, fomentando así la planificación estratégica a mediano y largo plazo. La formulación de políticas debe ser inclusiva y prever evaluaciones objetivas de su implementación y sus resultados mediante alianzas público-privadas bien estructuradas y transparentes (Devlin y Moguillansky, 2011). Un análisis comparativo de los países de la región revela diferencias significativas en su efectividad. Se destacan los resultados de Costa Rica y el Uruguay por su capacidad de coordinación público-privada, que ha permitido un crecimiento sostenido de las exportaciones de servicios (Alvarez, Fernández-Stark y Mulder, 2020).

Además de la gobernanza, a continuación se presenta brevemente la situación de los países de la región en cuatro grupos de variables que inciden fuertemente en la competitividad exportadora de servicios: infraestructura digital, capital humano, promoción de exportaciones y atracción de inversión extranjera directa hacia actividades de servicios, y régimen impositivo.

1. Infraestructura digital

Una infraestructura digital robusta y confiable es fundamental para que las empresas puedan ofrecer sus servicios internacionalmente, en particular en el caso de los servicios modernos, en los que las plataformas web, las aplicaciones móviles y las redes sociales son herramientas esenciales para el suministro transfronterizo. En la región, el acceso a la banda ancha móvil y fija mejoró significativamente

entre 2014 y 2022, al pasar del 51% al 96% y del 10% al 17% de la población, respectivamente (véase el gráfico III.22A). Sin embargo, el acceso aún se encuentra muy por debajo de los niveles de la OCDE (CEPAL, 2024a), y la penetración de la banda ancha móvil varía considerablemente de un país a otro (véase el gráfico III.22B), lo que evidencia la necesidad de implementar políticas para reducir las brechas digitales observadas.

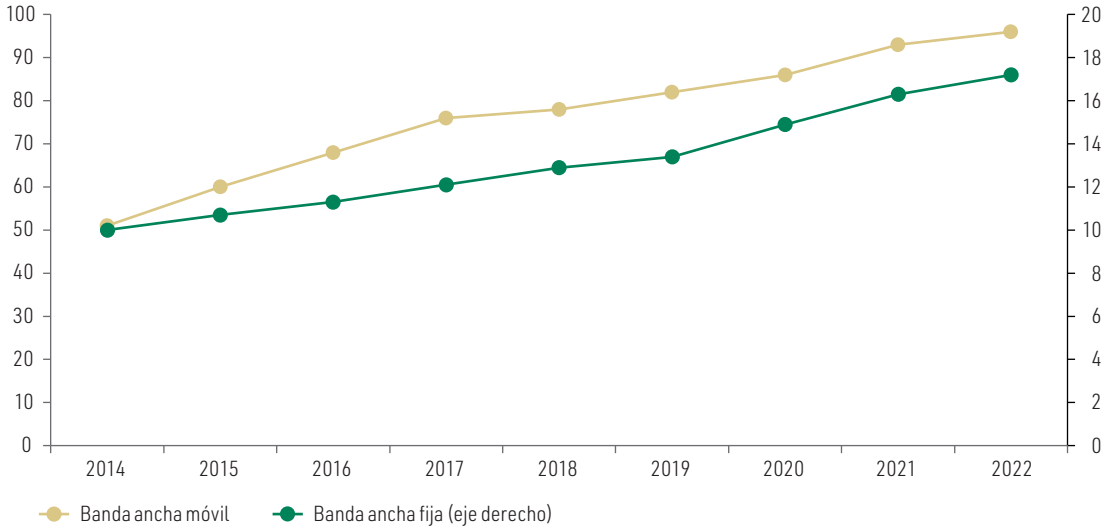
Gráfico III.22

América Latina y el Caribe: acceso de la población a servicios de banda ancha móvil y fija, 2014-2022

(En porcentajes de la población y número de suscripciones por cada 100 habitantes)

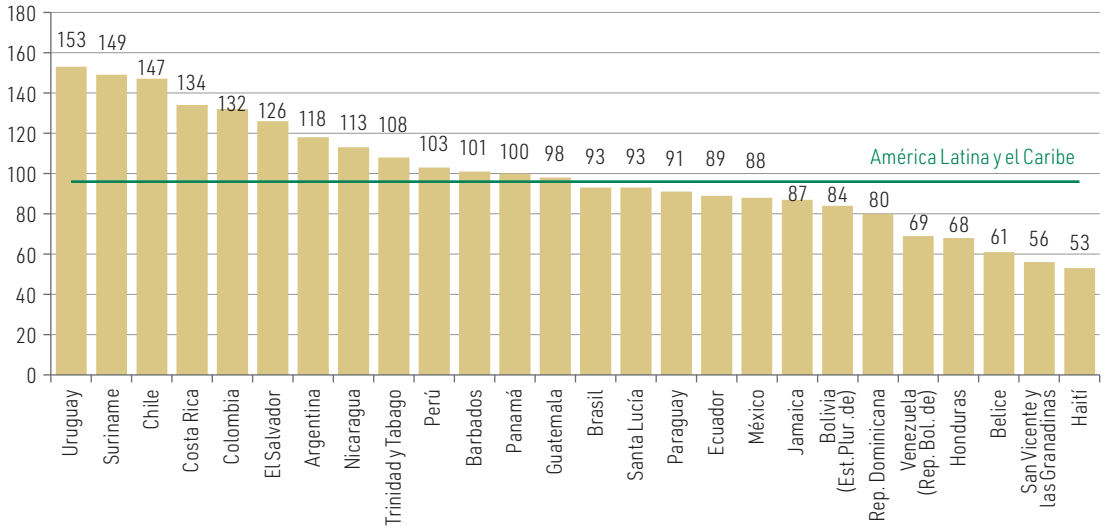
A. América Latina y el Caribe: tendencias de penetración de la banda ancha móvil y fija, 2014-2022

(En porcentajes de la población y suscripciones por cada 100 habitantes)



B. América Latina y el Caribe (26 países): penetración de la banda ancha móvil, por países, 2022

(En porcentajes de la población)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos del Observatorio de Desarrollo Digital (ODD) [en línea] https://desarrollodigital.cepal.org.

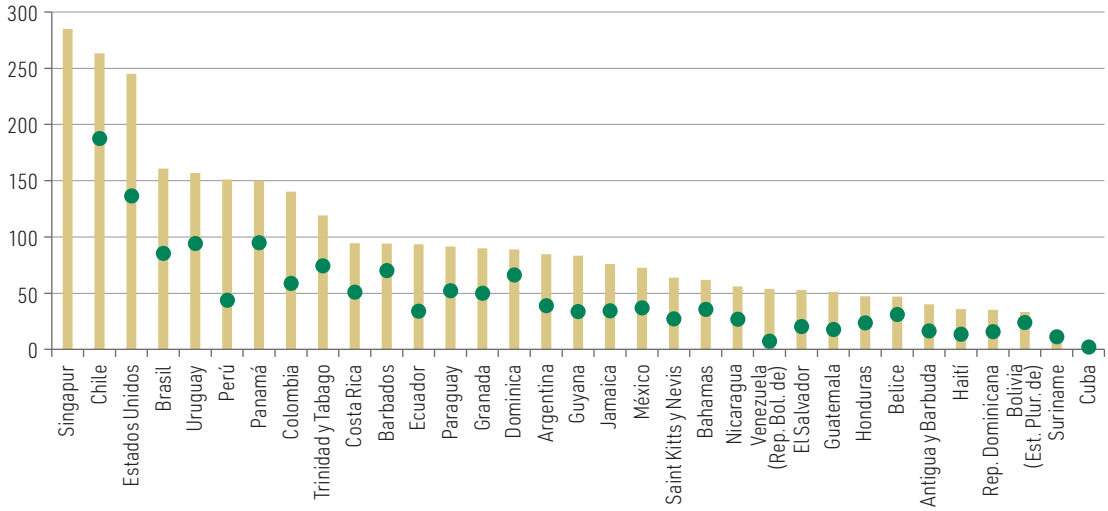
Más allá del acceso a Internet, la velocidad de la transmisión de los datos también es clave para una buena conexión digital. Una mayor velocidad de banda ancha mejora sustancialmente el uso de herramientas como videoconferencias, pagos en línea y comercio electrónico, que consumen grandes volúmenes de datos. En los últimos años, la velocidad de la banda ancha mejoró en la mayoría de los países de la región, pero persisten brechas significativas. Mientras Chile supera a los Estados Unidos en banda ancha fija con más de 250 megabits por segundo (Mbps), en varios países aún no se alcanzan los 50 Mbps. La velocidad de banda ancha móvil también presenta una heterogeneidad similar entre países (véanse los gráficos III.23A y III.23B).

Gráfico III.23

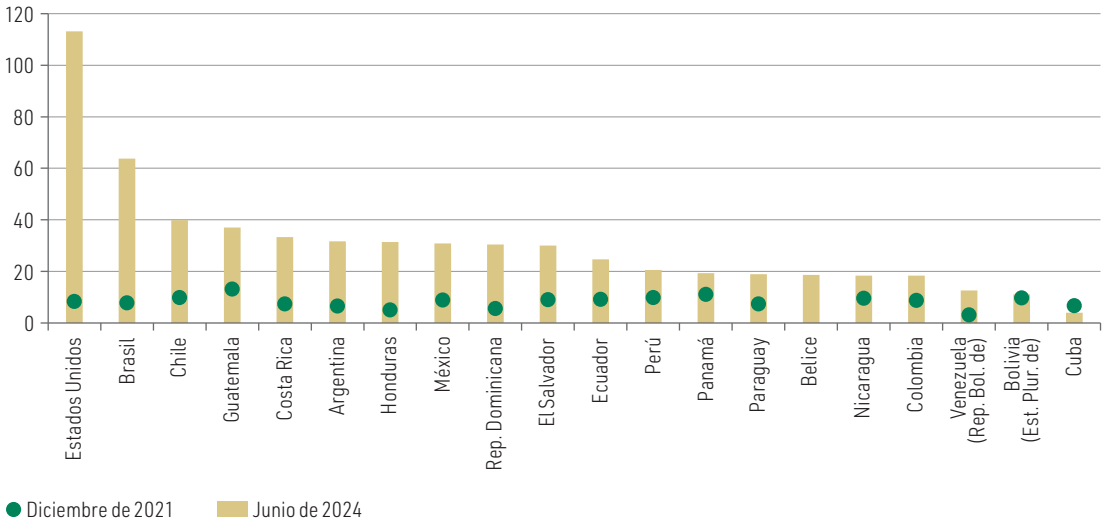
América Latina y el Caribe (31 países), Estados Unidos y Singapur: velocidad de descarga de banda ancha fija y móvil, diciembre de 2021 y junio de 2024

(En megabits por segundo (Mbps))

A. América Latina y el Caribe (31 países), Singapur y Estados Unidos: banda ancha fija



B. América Latina y el Caribe (19 países) y Estados Unidos: banda ancha móvil



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos del Observatorio de Desarrollo Digital (ODD) [en línea] https://desarrollodigital.cepal.org y Speedtest Global Index [en línea] https://www.speedtest.net/global-index.

Las diferencias entre los países con respecto a la velocidad de la banda ancha móvil reflejan en gran parte sus avances en la transición de las redes 4G a 5G. Las redes 4G permiten 1 gigabit por segundo (Gbps) y 25 milisegundos (ms) de latencia para video de alta definición (HD). Las redes 5G aumentan la velocidad a 10 Gbps, con descargas más rápidas, menor latencia y mayor capacidad para múltiples dispositivos. El Perú, la República Dominicana, el Brasil y México encabezan la penetración de la tecnología 5G (más del 50% de la red), seguidos por Guatemala, Chile, la Argentina y el Uruguay. Otros países enfrentan desafíos de infraestructura y regulación que han retrasado su implementación generalizada. Para aprovechar los beneficios del 5G, se requieren inversiones en redes y espectro, así como políticas públicas que fomenten la competencia y la adopción de esta tecnología (GSMA, 2024).

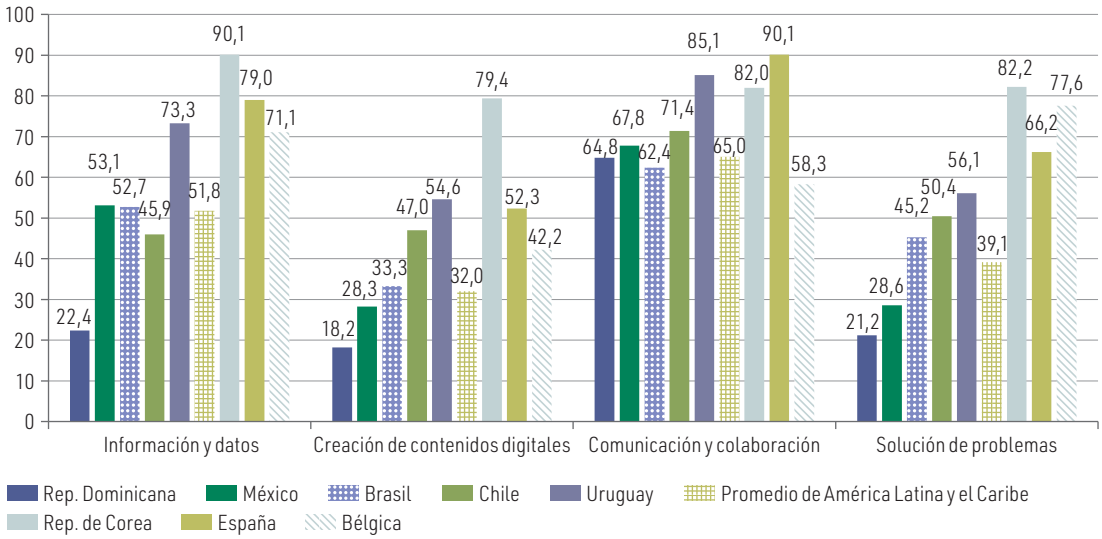
2. Fortalecimiento del capital humano

La competitividad de los servicios exportables, en particular de los servicios modernos, está intrínsecamente relacionada con las capacidades de los trabajadores que los proveen. Dichas capacidades dependen de su educación formal, experiencia laboral y formación continua. El conocimiento relevante para los servicios modernos se concentra en las habilidades digitales en general, la preparación en ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas (CTIM), y los conocimientos en tecnologías digitales avanzadas, como la inteligencia artificial. Además, es fundamental el desarrollo de aptitudes interpersonales y el aprendizaje de inglés y otros idiomas. A fines de la década pasada, el 73% de las empresas de la región señaló dificultades para incorporar nuevas tecnologías, con la falta de recursos humanos calificados como principal obstáculo (Mateo y Rucci, 2019).

Las habilidades digitales son un conjunto de destrezas necesarias para utilizar tecnologías digitales de manera efectiva en diversos ámbitos. La región está rezagada en habilidades digitales en comparación con los países desarrollados. Las principales brechas se observan en la creación de contenidos y la solución de problemas, de acuerdo con los datos disponibles para mayores de 15 años (véase el gráfico III.24). En cinco países de la región, el 65% de la población mayor de 15 años posee las habilidades básicas para desarrollar actividades de comunicación y colaboración, en comparación con un 82% de la población en la República de Corea y un 90% en España. En promedio, un 32% de la población de la región posee habilidades para la creación de contenidos digitales, en comparación con el 79% en la República de Corea.

Potenciar las habilidades digitales en los distintos niveles requiere estrategias diferenciadas. Para fortalecer las habilidades de nivel básico, las estrategias podrían dirigirse a segmentos específicos de la población, como mujeres, jóvenes y personas mayores. Para potenciar las habilidades digitales intermedias, se requiere el desarrollo de planes de formación técnica y certificación de competencias digitales, que permitan fortalecer las habilidades de trabajadores y empresarios de microempresas y pequeñas y medianas empresas (mipymes). Por último, para potenciar las habilidades digitales avanzadas se requiere la actualización de los currículos escolares, a fin de fortalecer la educación en CTIM y la educación superior y volverla más flexible para absorber los rápidos cambios en estas disciplinas (CEPAL, 2022).

Gráfico III.24
América Latina y el Caribe (5 países) y economías avanzadas (3 países): proporción de la población mayor de 15 años que posee habilidades digitales básicas, 2023
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), datos referentes a la proporción de personas con habilidades en materia de tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) [en línea] https://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Pages/SDGs-ITU-ICT-indicators.aspx.

En diversos países de la región se han implementado iniciativas para fortalecer las habilidades digitales de la fuerza laboral. En la Argentina, la iniciativa Plan de Desarrollo Productivo Argentina 4.0[25], iniciada en 2022, busca promover la inserción laboral de los trabajadores en las áreas tecnológicas con la participación de más de 40 instituciones, que han dictado más de 160 cursos y capacitado a más de 80.000 trabajadores. En el Perú, el Gobierno ha impulsado el desarrollo de competencias digitales en el sector público y la ciudadanía. La primera iniciativa fue el diagnóstico de competencias digitales en el Estado (2020), con enfoque en la Alta Dirección del Poder Ejecutivo, las universidades públicas y los gobiernos regionales y locales. El Bootcamp[26] Internacional en Servicios e Innovación Digital (mayo de 2021) se desarrolló en línea, con la participación de expertos internacionales que trataron temas como diseño digital, innovación digital, metodologías ágiles, servicios digitales escalables, investigación y desarrollo ágil, entre otros[27].

La promoción de las habilidades digitales de las mujeres es fundamental para cerrar las brechas de género en el acceso a las tecnologías digitales y su uso. A pesar de los avances en la transformación digital, las mujeres continúan enfrentando barreras significativas que limitan su participación en la economía digital. Es necesario implementar políticas públicas que no solo faciliten el acceso a la tecnología, sino que también promuevan la capacitación en habilidades digitales desde una perspectiva de género. Esto incluye la creación de programas de formación adaptados a las necesidades de las mujeres, especialmente aquellas en situaciones de vulnerabilidad, y el fortalecimiento de la infraestructura digital para garantizar un acceso equitativo (Bércovich y Muñoz, 2022). Con el programa Mujeres TIC para el cambio[28], instalado en Colombia a fines de 2023, se busca fortalecer

[25] Véase [en línea] https://www.argentina.gob.ar/produccion/planargentina40.
[26] Los *bootcamps* son mecanismos de formación de especialización temática de carácter intensivo, con el objetivo de otorgar la máxima formación en el menor tiempo posible.
[27] Véase [en línea] https://www.gob.pe/13806-desarrollo-de-competencias-digitales-avanzadas.
[28] Véase [en línea] https://mujeresticparaelcambio.gov.co/809/w3-channel.html.

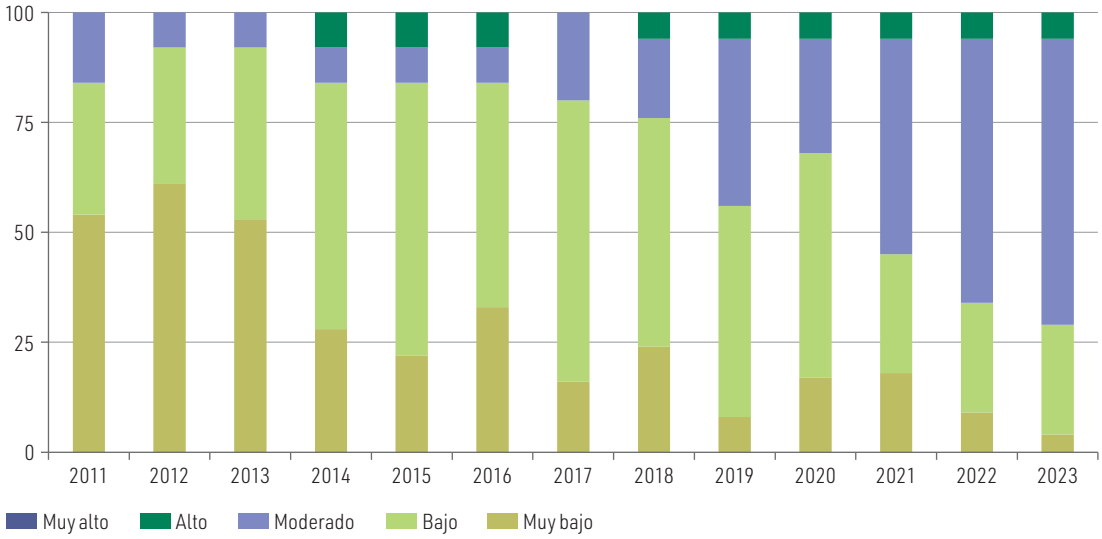
las habilidades de las empresarias TIC de manera gratuita y virtual. En el Perú, diversas plataformas buscan mejorar y ampliar el acceso a los medios digitales, haciendo hincapié en las mujeres y las poblaciones vulnerables y diversas desde 2023[29]. Se destacan la Plataforma Nacional de Talento Digital y la plataforma del Estado peruano "Economía digital[30]".

Dado que los Estados Unidos y Europa son los principales destinos de las exportaciones de servicios de la región, el conocimiento avanzado del inglés resulta fundamental para competir en dichos mercados. Si bien los niveles de dominio del inglés en la región han mejorado en la última década, todavía falta para alcanzar niveles avanzados (véase el gráfico III.25). A su vez, en el Caribe de habla inglesa un mayor dominio del español de los trabajadores del sector de los servicios podría aumentar las oportunidades de negocio con clientes en América Latina.

Gráfico III.25

América Latina y el Caribe (20 países)[a]: niveles de conocimiento del idioma inglés, 2011-2023

(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la dase de Education First (EF), "EF English Proficiency Index by Country 2024" [en línea] https://worldpopulationreview.com/country-rankings/ef-english-proficiency-index-by-country.

Nota: Este índice anual se construye con los puntajes obtenidos por los adultos que rinden la prueba EF Standard English. Los resultados deben considerarse con precaución, pues representan al universo de adultos que rinden la prueba y no consideran el nivel de dominio del inglés de aquellos que no lo hacen.

[a] Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

La mejora en el conocimiento del inglés es fruto de políticas específicas para potenciar la enseñanza de este idioma. En la Argentina, el Programa de Formación y Certificación en Lenguas Extranjeras[31] del Ministerio de Capital Humano ofrece cursos gratuitos en universidades e institutos de formación docente, donde se enseña inglés, chino mandarín, portugués, francés, alemán, italiano o español como segunda lengua. En Colombia, se han definido Estándares Básicos de Competencias para el aprendizaje de inglés y se ha creado el Programa Nacional de Bilingüismo. En algunos países se han desarrollado también programas específicos para mejorar el inglés de los trabajadores del sector exportador de servicios. Por ejemplo, en Chile se desarrolló un curso de inglés para el

[29] Véase [en línea] https://etradeforall.org/es/noticias/peru-avanzara-en-su-transformacion-digital-con-apoyo-del-bid/.

[30] Véase [en línea] https://www.gob.pe/economiadigital.

[31] Véase [en línea] https://www.argentina.gob.ar/educacion/progresar/progresar-es-para-vos/progresa/programa-de-formacion-y-certificacion-en-lenguas.

comercio y la exportación de servicios dirigido a los dueños y los trabajadores de empresas con potencial exportador[32]. Por otra parte, Colombia cuenta con un programa de mejora del nivel de inglés especializado para trabajadores de empresas del sector tecnológico[33].

3. Promoción de las exportaciones y atracción de inversión extranjera directa

Los exportadores en general, y los de servicios en particular, enfrentan diversos desafíos para hacer crecer sus negocios, como la escasez de información sobre los mercados internacionales y las dificultades para cumplir con las normas extranjeras y los estándares internacionales. La promoción de las exportaciones de servicios es más compleja que la de los bienes, debido a las características intrínsecas de los servicios (intangibles, heterogéneos, inseparables, entre otras). Por ello, es fundamental establecer la credibilidad del proveedor y reducir la percepción de riesgo del cliente. Esto se puede lograr mediante certificaciones, acreditaciones, recomendaciones y la obtención de premios y reconocimientos, entre otros medios (Peña Capobianco, 2024). En este contexto, es fundamental que los países adopten estrategias para fomentar la internacionalización de los servicios.

En los países de la región se han implementado diversas estrategias para fomentar las exportaciones de servicios. En Chile se ha consolidado un ecosistema de apoyo a la exportación de servicios a través de la plataforma ChileServicios[34]. Se trata de una colaboración público-privada que centraliza información esencial para las empresas que buscan expandirse en el exterior. La plataforma incluye detalles sobre procedimientos aduaneros, acuerdos comerciales, mecanismos de financiamiento y herramientas de promoción. Además, cuenta con un directorio de empresas exportadoras y ofrece programas como Go Global de ProChile, Exporta Digital y Red Mercado, que apoyan la internacionalización, el desarrollo digital y la colaboración empresarial para acceder a nuevos mercados. Por último, la línea de financiamiento de Distribución y Comercialización Internacional se orienta a apoyar la internacionalización de productos audiovisuales y videojuegos.

En los últimos cuatro años sobre los que se ha informado, la estrategia Colombia Exporta Servicios[35] ha permitido a más de 800 empresarios concretar negocios en más de 100 países, por un valor superior a 3.000 millones de dólares. Esta estrategia se centra en el fortalecimiento de la calidad de los servicios ofrecidos y las capacidades empresariales, la disponibilidad de capital humano, la promoción comercial de las exportaciones de servicios, y las mejoras en el clima de negocios para la exportación de servicios a partir de la generación de datos detallados y de un marco normativo que apoye el desarrollo del sector. De manera complementaria, ProColombia ha desarrollado actividades de promoción de los Servicios Basados en Conocimiento (SBC)[36], como el diseño de una herramienta virtual, Export Access[37], y ha generado conocimiento a través de estudios sobre las mejores prácticas en la regulación y promoción de las exportaciones de SBC y actividades de acercamiento paulatino a los servicios basados en conocimiento (actividades de "aterrizaje suave" (*soft landing*)) para empresas colombianas de SBC en el Canadá y los Estados Unidos.

32 Véase [en línea] https://www.cultura.gob.cl/convocatorias/ministerio-de-las-culturas-las-artes-y-el-patrimonio-invita-a-inscribirse-en-curso-ingles-para-el-comercio-y-la-exportacion-de-servicios/.
33 Véase [en línea] https://www.colombiaproductiva.com/ptp-servicios/ptp-convocatorias/para-empresas/talento-bilingue-se-buscan-empresas-de-bpo-kpo-sof.
34 Véase [en línea] https://chileservicios.com/.
35 Véase [en línea] https://bibliotecadigital.usb.edu.co/bitstreams/e05c27c8-c9bf-495e-84f3-383226556d8c/download.
36 Véase [en línea] https://es.slideshare.net/slideshow/informe-gestion-procolombia-20182022pdf/252649695.
37 Véase [en línea] https://exportaccess.procolombia.co/.

En el Perú, el Plan Estratégico Nacional Exportador 2025[38] reconoce el potencial de las exportaciones de servicios para la internacionalización de las empresas. Las estrategias para promover este sector incluyen la diversificación de mercados y productos, aprovechando los acuerdos comerciales vigentes. Se definen sectores con alto potencial exportador, como tecnologías de la información, turismo, transporte y telecomunicaciones, para los que se impulsan medidas que mejoren la competitividad, como capacitación e innovación. La Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo (PROMPERÚ) ofrece varios servicios de inteligencia comercial y asistencia técnica a las empresas del sector. El plan también contempla reformas para simplificar trámites y armonizar las normas con los estándares internacionales.

En varios países que priorizan las exportaciones de servicios modernos, como Chile, Colombia, Costa Rica y el Uruguay, las estrategias para promover las exportaciones de servicios están fuertemente relacionadas con la atracción, retención y expansión de IED. En estos países, las agencias de promoción de inversiones implementan varias estrategias para este propósito. Sobre la base de una comparación entre las agencias de promoción de inversiones de ocho países, la CEPAL (2024b) definió un conjunto de buenas prácticas, a saber: i) la integración de la política de inversión en el marco de desarrollo productivo, asegurando su implementación mediante gobernanza de alto nivel y fortalecimiento de capacidades institucionales; ii) la participación de actores clave de los sectores público, privado, académico y de la sociedad civil para garantizar la legitimidad y cooperación en las estrategias de IED; iii) el fortalecimiento de las agencias de promoción de inversiones mediante la dotación de recursos y autonomía para impulsar la reinversión y la diversificación de proyectos; Iv) la implementación de un sistema riguroso de seguimiento y evaluación de las políticas y la creación de un ambiente favorable para la inversión, incluidos incentivos y políticas bien diseñadas; v) la promoción de la transferencia de tecnología y conocimiento a través de actividades de investigación y desarrollo, la capacitación de talento y el desarrollo de proveedores, potenciando así la capacidad innovadora local.

Cabe destacar el ejemplo de CINDE de Costa Rica, un organismo privado sin fines de lucro que encabezó la atracción de la IED entre los años noventa y 2023[39]. El éxito de su trabajo y del ecosistema general del país para la IED se refleja en la clasificación del país por tercer año consecutivo en el primer puesto a nivel mundial en el Índice de Desempeño de Nuevos Proyectos de Inversión Extranjera Directa (IED) en 2023 (Zolezzi y Rivera, 2024). Los servicios de CINDE siguen el ciclo de las inversiones a partir de la atracción y promoción de la inversión, etapa en la que se brinda apoyo especializado y personalizado a los inversionistas, al proporcionar información detallada sobre el clima de inversión y facilitar el contacto inicial con entidades gubernamentales, instituciones académicas, proveedores potenciales y otras empresas. Luego, en la etapa de entrada de la inversión y el proceso de instalación, se ofrece asistencia completa y se guía a los inversionistas en la obtención de los permisos necesarios, incluidos los migratorios y ambientales. A continuación, se promueven los encadenamientos con la economía local mediante la conexión con proveedores locales y extranjeros, que mejora la competitividad del país. Por último, en la etapa de retención y asistencia posterior, se apoya a las empresas establecidas en la búsqueda de oportunidades para expandir o diversificar sus operaciones, aprovechando nuevos incentivos y generando mayor valor agregado. Véanse más detalles sobre las experiencias de Costa Rica y el Uruguay con respecto a la exportación de servicios modernos en el recuadro III.6.

38 Véase [en línea] https://www.gob.pe/institucion/mincetur/informes-publicaciones/21903-plan-estrategico-nacional-exportador-2025.
39 A partir del último trimestre de 2023, la atracción de IED se comparte con la Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica (PROCOMER).

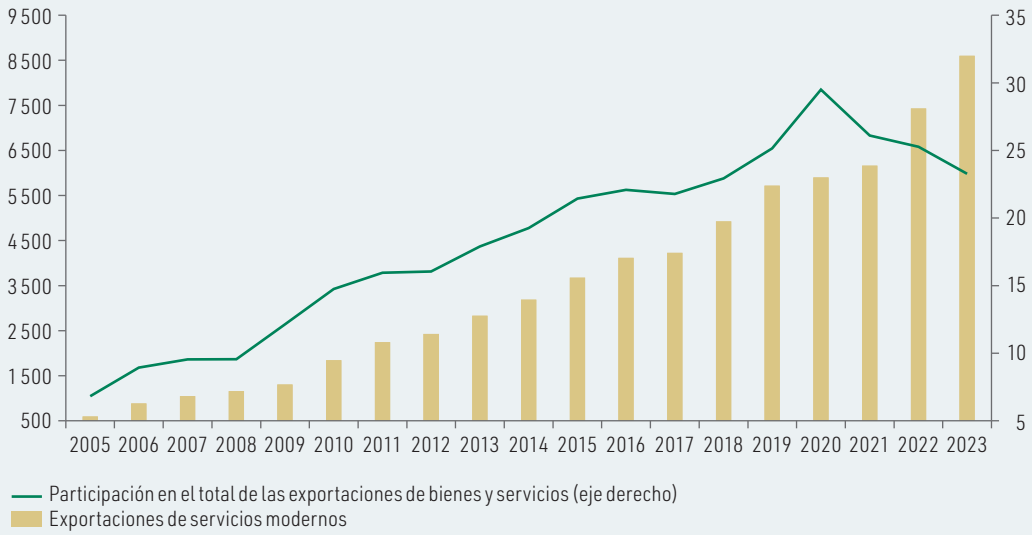
Recuadro III.6

El éxito de Costa Rica y el Uruguay en la exportación de servicios modernos

El éxito de Costa Rica se refleja en el crecimiento promedio anual del 16% de sus exportaciones de servicios modernos en las últimas dos décadas, período en que la participación de los servicios modernos en las exportaciones totales del país aumentó del 6% al 23% (véase el gráfico). Este resultado se debe a la actividad de un grupo de empresas multinacionales instaladas en zonas francas, que genera la mayoría de las exportaciones desde ahí a los Estados Unidos y otros mercados. De manera encadenada, hay múltiples empresas locales exitosas que exportan servicios de consultoría, gestión y servicios informáticos y técnicos.

Costa Rica: exportaciones de servicios modernos y participación en el total de las exportaciones, 2005-2023

(En millones de dólares y porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos del Banco Central de Costa Rica, "Balanza de pagos trimestral (MBP6)" [en línea] https://gee.bccr.fi.cr/indicadoreseconomicos/cuadros/frmvercatcuadro.aspx?idioma=1&codcuadro=%202463.

En el Uruguay, las exportaciones de servicios modernos crecieron en promedio un 14% al año entre 2010 y 2022, llegando a un nivel histórico de casi 2.900 millones de dólares. En el mismo año, el 63% de las inversiones anunciadas se destinó a los servicios modernos, con un 60% del total enfocado en los segmentos de servicios empresariales, *software* y subcontratación de servicios informáticos (*information technology outsourcing* (ITO)).

La competitividad de Costa Rica y el Uruguay en el sector de los servicios modernos reside en parte en su estabilidad política y social, su seguridad jurídica y su ubicación geográfica estratégica. Además, ambos países cuentan con un amplio acceso a la banda ancha fija y móvil, así como con recursos humanos calificados para la provisión de servicios modernos. Otro atractivo es el régimen de zonas francas, que otorga varias exoneraciones fiscales a las exportaciones de servicios modernos.

El éxito costarricense también es el fruto de una estrategia con varias políticas de apoyo, coordinadas con el sector privado, que se han implementado durante las últimas tres décadas. Tres entidades altamente especializadas atraen y retienen la inversión extranjera directa (IED) con un enfoque en las zonas francas (CINDE y Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica (PROCOMER)), promueven las exportaciones (PROCOMER) y negocian acuerdos comerciales y de inversión (Ministerio de Comercio Exterior). También participan en esta labor entidades autónomas, entes públicos no estatales, cámaras y asociaciones privadas y el sector

académico. Las políticas anteriores buscan posicionar al país en segmentos sofisticados y dinámicos de las cadenas globales de valor, como la de servicios modernos. Para ello, se adaptaron la educación y la formación para responder a las necesidades de las empresas. Asimismo, se ha asegurado la protección de los derechos de propiedad intelectual de manera constitucional y la firma de varios tratados internacionales (Monge, 2023).

En el Uruguay, el sector de los servicios recibe el apoyo de Uruguay XXI, agencia encargada de implementar el Programa de Servicios Globales de Exportación (PSG)[a]. En el marco de este programa, se diseñaron planes específicos para la atracción de inversiones destinadas al desarrollo de servicios farmacéuticos y de salud (servicios empresariales, centros de investigación y desarrollo (I+D) y proyectos de investigación clínica) y servicios de arquitectura e ingeniería (instalación de centros de estudios globales y fomento de las exportaciones de empresas locales), entre otros (Uruguay XXI, 2023).

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de M. Alvarez, K. Fernández-Stark y N. Mulder, "Gobernanza y desempeño exportador de los servicios modernos en América Latina y la India", *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2019/112-P), Santiago, CEPAL, 2020; R. Monge, "Historia de éxito en exportaciones de servicios digitales", Academia de Centroamérica, 2023 [en línea] https://www.academiaca.or.cr/opinion/historia-de-exito-en-exportaciones-de-servicios-digitales/; Uruguay XXI, "Servicios globales en Uruguay", 2023 [en línea] https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/centro-informacion/articulo/servicios-globales-de-exportacion-2023/.

[a] El Uruguay es el país de la región mejor posicionado en varias clasificaciones, como el índice de percepción de la corrupción, en que ocupa el lugar 16, junto con Bélgica y el Japón (véase Transparency Internacional, "Corruption Perceptions Index" [en línea] https://www.transparency.org/en/cpi/2023); el índice de democracia, en que se sitúa en el lugar 14, junto con Australia (véase The Economist Intelligence Unit, "Democracy Index 2023" [en línea] https://www.eiu.com/n/campaigns/democracy-index-2023/); el índice de estado de derecho, en que tiene el lugar 25 (véase World Justice Project, "WJP Rule of Law Index" [en línea] https://worldjusticeproject.org/rule-of-law-index/), y el índice mundial de trabajo remoto, en que se sitúa en el lugar 43 (véase NordLayer, "Global Remote Work Index 2023" [en línea] https://nordlayer.com/global-remote-work-index/).

4. Impuestos e incentivos fiscales

La competitividad de las exportaciones e importaciones de servicios puede verse afectada por dos tipos de tributos fiscales: i) el impuesto al valor agregado (IVA), que grava el valor añadido o agregado de un producto o servicio en las distintas fases de producción a nivel local, y ii) el impuesto sobre la renta, que grava las utilidades de las personas físicas y jurídicas. En algunos países federales, los estados, las provincias o los municipios también cobran impuestos específicos adicionales.

En la mayoría de los países de la región, el marco tributario exime a las exportaciones del cobro del IVA, al tratarse de prestaciones realizadas por residentes a no residentes (principio de territorialidad). Además, en algunas situaciones, los exportadores pueden recuperar el IVA asociado a la adquisición de bienes o servicios utilizados en el proceso de exportación. Sin embargo, la normativa varía significativamente entre los países y con frecuencia se desvía de los conceptos acordados a nivel internacional en el marco del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS). Como resultado, algunos tipos de exportaciones de servicios pueden quedar sujetos a impuestos indirectos, lo que afecta la competitividad del sector. Esto puede llevar a que los proveedores locales se vean incentivados a desplazarse para ofrecer sus servicios en el país de residencia del cliente, a operar de manera informal o a establecer empresas en jurisdicciones más favorables.

El impuesto sobre la renta grava las rentas generadas por la actividad y, en los países de la región, presenta diferentes tasas según su aplicación (personas físicas o jurídicas) y el sistema de renta (mundial o territorial). En el caso de los países analizados en el cuadro III.2, las tasas del impuesto sobre la renta aplicadas a las personas físicas no superan el 39%, mientras en el caso de las personas

jurídicas varían entre un 10% y un 35%. El sistema fiscal predominante entre los países es mundial o global, por lo que el pago del impuesto sobre la renta estará presente en los cuatro modos de suministro de los servicios exportados[40]. Solo Costa Rica, Guatemala, la República Dominicana y el Uruguay poseen sistemas territoriales, por lo que el impuesto sobre la renta solo se carga a los servicios suministrados por los modos 1 y 2.

Cuadro III.2
América Latina y el Caribe (9 países): tasas del impuesto sobre la renta para las personas físicas y jurídicas y tipo de sistema fiscal, 2023

	Personas físicas	Personas jurídicas	Tipo de sistema fiscal
Brasil	Entre el 0% y el 27,5%	Un 15% sobre el lucro real o presumido más un 10% adicional sobre el excedente a 20.000 reales por mes	Mundial
Chile	Entre el 0% y el 27,77%	Impuesto de Primera Categoría del 27% Tributación máxima con acuerdo de doble tributación del 35% Tributación máxima sin acuerdo de doble tributación del 44,45% Régimen Pro Pyme del 25%	Mundial
Colombia	Entre el 0% y el 39%	35%	Mundial
Costa Rica	Base de hasta 3.742.000 colones exenta y tasa variable sobre el excedente del 10% al 25%	30% para pequeñas y medianas empresas (pymes) franjas del 10% y el 20% según el nivel de ingresos brutos	Territorial
Ecuador	Entre el 0% y el 37%	25%	Mundial
Guatemala	Régimen general: un 25% sobre los ingresos netos Régimen optativo: un 7% sobre los ingresos brutos	Régimen general: un 25% sobre los ingresos netos Régimen optativo: un 7% sobre los ingresos brutos	Territorial
México	Máximo del 35%	30%	Mundial
República Dominicana	Entre el 15% y el 25%	27%	Territorial (excepto inversiones y ganancias financieras)
Uruguay	Entre el 0% y el 36%	25%	Territorial (con excepciones)

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de J. Peña Capobianco, "Impuestos e incentivos en el ámbito de los servicios modernos en América Latina y el Caribe", *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2024/83), Santiago, CEPAL, 2024.

Para evitar la doble tributación del impuesto sobre la renta, los países de la región han implementado créditos fiscales (*tax credit*) y varios acuerdos de doble tributación. El primer instrumento otorga un crédito a favor del exportador por concepto de renta cuando ha pagado el impuesto sobre la renta por el servicio entregado en el exterior. En Colombia, el crédito fiscal solo se aplica cuando la renta es de fuente internacional. Costa Rica no permite la aplicación de crédito fiscal y se sustenta solo en los acuerdos de doble tributación (véase el cuadro III.3).

[40] En el comercio internacional de servicios existen cuatro modos de suministro definidos en el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) de la Organización Mundial del Comercio (OMC), de 1995, según la presencia territorial del proveedor y del consumidor en el momento de la transacción: modo 1, suministro transfronterizo: el servicio se presta a través de la frontera, sin que importe la ubicación del proveedor o el consumidor, como la telemedicina y la formación a distancia; modo 2, consumo en el extranjero: el cliente accede a un servicio en un país distinto al suyo, como turismo, hotelería y salud para no residentes; modo 3, presencia comercial: el servicio es prestado por un proveedor extranjero establecido en un país, como las sucursales de empresas multinacionales; modo 4, presencia de personas físicas: el servicio es prestado en un país por una persona no residente por un tiempo limitado, como un consultor.

Cuadro III.3
América Latina y el Caribe (9 países): mecanismos para la reducción o eliminación de la doble tributación, 2023

	Acuerdos de doble tributación *(En número de países)*	**Crédito fiscal o recuperación como gasto**
Brasil	Sí (34)	Crédito fiscal (siempre que exista tratamiento tributario recíproco y la empresa opere bajo el sistema de lucro real)
Chile	Sí (30)	Sí
Colombia	Sí (14)	Crédito fiscal solo para rentas de fuente extranjera
Costa Rica	Sí (4)	No
Ecuador	Sí (22)	Crédito fiscal
Guatemala	No	Descuento como gasto
México	Sí (59)	Crédito fiscal
República Dominicana	Sí (2)	Crédito fiscal para rentas de fuente extranjera, descuento como gasto para el resto
Uruguay	Sí (62)	Descuento como gasto

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de J. Peña Capobianco, "Impuestos e incentivos en el ámbito de los servicios modernos en América Latina y el Caribe", *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2024/83), Santiago, CEPAL, 2024.

Los acuerdos de doble tributación corresponden a convenios entre dos o más países, a través de los cuales se define el tratamiento fiscal aplicable a los contribuyentes con presencia en ambos países. Estos pueden ser de dos tipos. Uno es el que propone la OCDE siguiendo el modelo de las Naciones Unidas, en el que el menor ingreso fiscal debe repartirse entre ambos países (importador y exportador). El otro es el acordado en la Comunidad Andina (CAN), que establece que el país importador tiene el derecho de cobrar impuestos mientras que el país proveedor (dentro de la CAN) tendrá que exonerar a sus residentes del impuesto sobre la renta local por las rentas pagadas en el exterior, por lo cual no habrá lugar a la doble tributación (Peña Capobianco , 2024). México, el Brasil y Chile son los países que poseen la mayor cantidad de acuerdos de doble tributación regionales. La implementación del crédito fiscal en un país puede sustituir en parte la falta o la existencia de una red incipiente de acuerdos de doble tributación en un país.

Algunos países han creado incentivos tributarios para la exportación de servicios, entre los que se destacan las zonas francas y las moratorias fiscales. Existen zonas francas para la exportación de servicios en Colombia, Costa Rica, el Ecuador, Guatemala, la República Dominicana y el Uruguay. Las zonas francas benefician a las empresas con exenciones o reducciones fiscales (impuesto sobre la renta, IVA u otros impuestos) por un tiempo definido, con posibilidad de renovación. Por otra parte, las moratorias fiscales reducen o eliminan el pago de impuestos a las empresas exportadoras de servicios por un plazo definido. En Guatemala se benefician las empresas exportadoras de servicios de centros de atención al cliente y contenidos digitales, y en el Uruguay, las empresas de servicios compartidos y *software* (Peña Capobianco, 2024).

D. Conclusiones y recomendaciones

El análisis realizado en este capítulo arroja fortalezas y debilidades sobre el desempeño del comercio de servicios en América Latina y el Caribe y algunos de sus determinantes. Entre los aspectos positivos se destaca el rápido crecimiento de las exportaciones de servicios de la región, cuyo valor

aumentó más rápido que el de las exportaciones de bienes en el período de 2005 a 2023. A su vez, las exportaciones de servicios modernos crecieron más rápido que las exportaciones de servicios tradicionales (turismo y transporte). De este modo, la participación de los servicios modernos —el segmento más dinámico de la demanda internacional de servicios— en el total de las exportaciones de servicios de la región aumentó del 24% al 37% en dicho período.

Algunos países de la región se caracterizan por una marcada especialización exportadora en los servicios, ya sea de turismo (principalmente en el Caribe), transporte (Panamá) o servicios modernos (sobre todo Costa Rica y el Uruguay). Los servicios también son un insumo clave para las exportaciones manufactureras y de recursos naturales, al contribuir con más del 30% y el 10% de su valor, respectivamente, en 2019. En ese mismo año, los servicios representaron el 27% y el 45% del valor bruto y el valor agregado, respectivamente, de las exportaciones totales de bienes y servicios de siete países de la región (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, México y Perú). Los Estados Unidos son el principal mercado para las exportaciones de servicios de la región y su participación en el total de exportaciones aumentó del 41% en 2005 al 50% en 2023. La importancia de este mercado obedece a su gran tamaño, cercanía geográfica, huso horario similar y gran población hispanohablante, a lo que se suman las oportunidades que su proceso de deslocalización de proximidad actual ofrece a la región.

Varias políticas han potenciado las exportaciones de servicios en la región. La mayoría de los países que la integran abrieron sus mercados de servicios unilateralmente y participan en acuerdos plurilaterales, subregionales y bilaterales que buscan promover el comercio de servicios y el comercio digital. De hecho, casi un tercio de los acuerdos comerciales que incluyen compromisos en materia de comercio digital a nivel mundial tiene por lo menos un país de la región entre sus miembros. Por otra parte, el desarrollo de la banda ancha fija y móvil ha mejorado el acceso y el aumento de la velocidad de carga y descarga facilita el comercio de servicios modernos. El fortalecimiento del capital humano en habilidades digitales se ha plasmado en la implementación de programas de formación y capacitación, algunos de ellos centrados en las mujeres. Además, se observa una mejora en los niveles básico e intermedio de inglés en la última década. Algunos países implementaron programas especializados de promoción de las exportaciones de servicios en sectores específicos y, en algunos casos, también estrategias para atraer IED hacia actividades de servicios. Entre estas estrategias se cuenta el otorgamiento de incentivos fiscales a empresas radicadas en zonas francas. En otros países, los exportadores están eximidos del pago del IVA sobre el valor de las exportaciones o solo pagan el impuesto sobre la renta una vez gracias a un acuerdo de doble tributación o crédito fiscal.

Existen también varias debilidades en el desempeño exportador de servicios de la región. Esta representa solo el 3% de las exportaciones mundiales de servicios y apenas el 2% de las exportaciones mundiales de servicios modernos. Aunque casi dos tercios del PIB y del empleo de la región se concentran en los servicios, en su mayoría se trata de sectores con bajos niveles de productividad y competitividad. En particular, la región está atrasada con respecto al aprovechamiento de la dinámica demanda mundial de servicios modernos. Estos servicios representan solo el 37% de sus exportaciones totales de servicios, muy por debajo de su participación del 54% en las exportaciones mundiales de servicios. Pocos países de la región tienen exportaciones de servicios significativas en términos per cápita, en parte a causa de la falta de un ecosistema y una política industrial-digital que apoyen al sector de manera constante en el tiempo. La integración regional en materia de comercio de servicios también es reducida y ha seguido una tendencia decreciente: mientras el 15% de las exportaciones totales de servicios se dirigía a la región en 2015, dicha participación fue inferior al 10% en 2021. El valor agregado de servicios incorporado en las exportaciones regionales de recursos naturales también disminuyó entre 2005 y 2019.

Diversos factores pesan sobre el desempeño de las exportaciones regionales de servicios, entre los que cabe mencionar los siguientes: i) hay poca claridad sobre su magnitud, pues pocos países han mejorado la medición del comercio de servicios (digitales y según origen y destino), lo que dificulta la formulación e implementación de políticas de fomento; ii) para promover el comercio intrarregional

de servicios es necesario impulsar una mayor convergencia normativa entre los países; iii) algunos países han suscrito pocos acuerdos comerciales que incluyan disposiciones sobre el comercio de servicios, lo que limita el acceso de los países a los mercados de sus socios; iv) en la región aún existe un déficit de infraestructura para el acceso a la banda ancha fija y móvil con una adecuada velocidad de carga y descarga; v) es necesario fortalecer las capacidades de los trabajadores y las trabajadoras en habilidades digitales y alcanzar un nivel avanzado de inglés; vi) la mayoría de los países carece de programas especializados de promoción para las exportaciones de servicios y atracción de inversiones; vii) en algunos países se requiere revisar las normas para evitar recargar los costos operativos de las empresas a partir de la doble tributación.

Para aprovechar mejor el dinamismo de la demanda mundial de servicios modernos, los países de la región podrían intensificar las políticas sectoriales y los programas de apoyo que, en colaboración con el sector privado, fomentarían la internacionalización de los proveedores de servicios. En la medida en que dichas políticas se implementen mediante un mecanismo de clústeres con un fuerte arraigo local y regional, mayor será su probabilidad de éxito. A continuación, se mencionan algunos temas clave de una estrategia exportadora de servicios.

Urge mejorar la medición del comercio de servicios para una mejor formulación de políticas de fomento exportador. En primer lugar, es necesario mejorar la medición del comercio de servicios modernos, de conformidad con las recomendaciones del FMI y otros (2023). En segundo lugar, sería importante que la mayoría de los países midan sus transacciones internacionales de servicios por origen y destino, como ya lo hacen siete países de la región. En tercer lugar, sería recomendable que los países avancen en la medición de las ventas realizadas por las filiales de empresas nacionales en otros países, así como de las ventas de las empresas extranjeras en su territorio (las llamadas estadísticas del modo 3 de prestación de servicios).

La aplicación de normas muy restrictivas al comercio de servicios y al comercio digital, así como las diferencias entre dichas normas y las de los principales socios, afectan negativamente el comercio internacional de servicios. Por ello, es clave que cada gobierno revise sus propias normas y establezca cómo están estructuradas, si persiguen de manera eficaz su objetivo, si reflejan los estándares y las buenas prácticas internacionales, si son fáciles de utilizar, cómo y quién las aplica, si obstaculizan el comercio y la IED, y si es el caso de evaluar la factibilidad de reformas que permitan alcanzar los objetivos regulatorios con un menor impacto restrictivo en el comercio. La negociación y la modernización de los acuerdos comerciales son un buen instrumento para avanzar hacia estos objetivos. También es posible explorar la suscripción de acuerdos entre los distintos mecanismos subregionales de integración con el objetivo de facilitar el comercio de servicios y el comercio digital. La firma de acuerdos similares para evitar la doble tributación también es fundamental.

Es importante intensificar los programas para mejorar las capacidades digitales generales y avanzadas de los trabajadores del sector exportador de servicios. Para ello es necesario perfeccionar los planes de estudio en materia digital y de CTIM a nivel de la educación primaria, secundaria y superior, de modo que las habilidades adquiridas por los estudiantes coincidan con las requeridas por las empresas. Los países de la región también podrían crear sistemas de formación continua que aseguren que los conocimientos de los trabajadores se mantengan actualizados frente a los rápidos cambios en el mundo digital vinculados, por ejemplo, con la inteligencia artificial. También es necesario reforzar la formación en inglés y en español (en el Caribe de habla inglesa) y las aptitudes interpersonales. Los países también podrían crear incentivos para atraer y retener trabajadores con habilidades digitales (nómades digitales).

Por último, es necesario fortalecer las políticas de promoción de las exportaciones orientadas específicamente a las empresas (en particular las pymes) de los sectores de servicios. Estas podrían incluir programas de formación en transformación digital, ciberseguridad e internacionalización, misiones comerciales, participación en ferias internacionales y campañas de imagen de marca, asistencia técnica especializada y cofinanciamiento. Las estrategias para promover las exportaciones

de servicios están fuertemente relacionadas con las iniciativas destinadas a atraer IED. En efecto, la llegada de IED trae nuevas tecnologías y exige el desarrollo de capacidades y habilidades innovadoras entre los trabajadores, lo que a su vez mejora la productividad y amplía la oferta potencial de servicios basados en el conocimiento. La economía se fortalece mediante encadenamientos productivos que surgen de la interacción entre empresas de servicios extranjeras y sus proveedores locales, lo que favorece el desarrollo de clústeres y cadenas de valor y crea un entorno propicio para el crecimiento económico. Esta colaboración no solo impulsaría la competitividad y la innovación en el sector, en beneficio de los consumidores, sino que subrayaría la importancia de que los países implementen políticas y programas de apoyo junto con el sector privado para promover estas dinámicas de desarrollo económico y exportador.

Bibliografía

Alvarez, M., K. Fernández-Stark y N. Mulder (2020), "Gobernanza y desempeño exportador de los servicios modernos en América Latina y la India", *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2019/112-P), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Banco Mundial (2024a), "Deep Trade Agreements Database 2.0" [en línea] https://datatopics.worldbank.org/dta/table.html.

___(2024b), Indicadores de Desarrollo Mundial [en línea] https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators.

Banco Mundial/OMC (Organización Mundial de Comercio) (2024), "World Bank-WTO Services Trade Restrictions Index (STRI) Methodology" [en línea] https://itip-services-worldbank.wto.org/docs/WB-WTO%20STRI%20Methodology.pdf .

___(2023), *Trade in services for development: Fostering sustainable growth and economic diversification*, Ginebra.

Bércovich, N. y M. Muñoz (2022), "Rutas y desafíos para cerrar las brechas de género en materia de habilidades digitales", *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2022/73), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

BID/INTAL (Banco Interamericano de Desarrollo/Instituto para la Integración de América Latina) (2022), "Conocimiento de exportación: la era de los servicios en América Latina", *Revista Integración & Comercio*, año 26, Nº 48, Buenos Aires.

Borchert, I. y M. Di Ubaldo (2021), "Deep services trade agreements and their effect on trade and value added", *Policy Research Working Paper*, Nº 9608, Washington, D.C., Banco Mundial.

Burri, M. y R. Polanco (2020), "Digital trade provisions in preferential trade agreements: introducing a new dataset", *Journal of International Economic Law*, vol. 23, N° 1, marzo.

Burri, M., M. Callo-Müller y K. Kugler (2024), "The evolution of digital trade law: insights from TAPED", *World Trade Review*, vol. 23, N° 2, mayo.

CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2024a), Observatorio de Desarrollo Digital (ODD) [en línea] https://desarrollodigital.cepal.org/.

___(2024b), *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe, 2024* (LC/PUB.2024/8-P), Santiago.

___(2023), "Estadísticas del comercio internacional de servicios en los países de la Alianza del Pacífico: diagnóstico preliminar y propuestas de perfeccionamiento", *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2023/86), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

___(2022), *Un camino digital para el desarrollo sostenible de América Latina y el Caribe* (LC/CMSI.8/3), Santiago.

Devlin, R. y G. Moguillansky (2011), *Breeding Latin American Tigers: Operational Principles for Rehabilitating Industrial Policies*, Washington, D.C., Banco Mundial.

Ferencz, J. (2019), "The OECD Digital Services Trade Restrictiveness Index", *OECD Trade Policy Papers*, N° 221, París, OECD Publishing [en línea] http://dx.doi.org/10.1787/16ed2d78-en.

Fernández-Stark, K., P. Bamber y V. Couto (2024), "Comercio de servicios basados en el conocimiento en sectores de recursos naturales en América Latina: los casos de las cadenas globales de valor de agricultura y minería", *serie Comercio Internacional*, Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), inédito.

FMI (Fondo Monetario Internacional) (2014), *Guía de compilación del Manual de Balanza de Pagos y Posición de Inversión Sexta edición* (MBP6), Washington, D.C. [en línea] https://www.elibrary.imf.org/downloadpdf/display/book/9781513583631/9781513583631.pdf.

___(2009), *Manual de Balanza de Pagos y Posición de Inversión Internacional. Sexta edición (MBP6)*, Washington, D.C.

FMI (Fondo Monetario Internacional) y otros (2023), *Manual sobre la medición del comercio digital 2023*, Ginebra.

Geloso Grosso, M. y otros (2015), "Services Trade Restrictiveness Index (STRI): scoring and weighting methodology", *Trade Policy Papers*, Nº 177, París, OCDE.
Giordano, P. y C. Ortiz de Mendívil (2021) "Trade in services in Latin America and the Caribbean: an overview of trends, costs, and policies", *Technical Note*, Nº IDB-TN-02266, Washington, D. C., Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
GSMA (Asociación del Sistema Global para las Comunicaciones Móviles) (2024), GSMA Mobile Connectivity Index [en línea] https://www.mobileconnectivityindex.com/index.html.
Herreros, S. y J. Durán (2023), "Panorama del desempeño exportador de servicios de América Latina y el Caribe: el caso de los servicios modernos (2005-2022)", *serie Comercio Internacional*, Nº 177 (LC/TS.2023/173), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
Mateo, M. y G. Rucci (eds.) (2019), *El futuro ya está aquí: habilidades transversales de América Latina y el Caribe en el siglo XXI*, Washington, D.C., Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
Ministerio de Industria, Comercio y Mipymes de República Domincana (2021), *Estrategia Nacional de Exportación de Servicios Modernos. República Dominicana exporta talento y creatividad* [en línea] https://camaratic.org.do/wp-content/uploads/2021/05/Estrategia_Nacional_de_Exportacion_de_Servicios_Modernos.pdf.
Monge, R. (2023), "Historia de éxito en exportaciones de servicios digitales", Academia de Centroamérica [en línea] https://www.academiaca.or.cr/opinion/historia-de-exito-en-exportaciones-de-servicios-digitales/.
Monge, R. y otros (2024), "Los servicios digitales como nuevo motor de la integración regional y de crecimiento en América Latina y el Caribe", *serie Comercio Internacional*, Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), inédito.
Naciones Unidas (2010), *Guía para compiladores del Manual de Estadísticas del Comercio Internacional de Servicios 2010* [en línea] https://unstats.un.org/unsd/trade/publications/1466197-s-msits-comp-guide%202010%20web.pdf.
OCDE (Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos) (2024a), *OECD Services Trade Restrictiveness Index Policy trends up to 2024*, París [en línea] https://doi.org/10.1787/b9e5c870-en.
___(2024b), "Inter-Country Input-Output tables" [en línea] https://www.oecd.org/en/data/datasets/inter-country-input-output-tables.html.
OIT (Organización Internacional del Trabajo) (2023), *Panorama Laboral 2023: América Latina y el Caribe*, Ginebra, Oficina Regional para América Latina y el Caribe.
OMC (Organización Mundial del Comercio) (2024a), "Work Programme on Electronic Commerce Ministerial Decision" [en línea] https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/MIN24/38.pdf&Open=True.
___(2024b), "Reglamentación nacional en el ámbito de los servicios" [en línea] https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/sdr_factsheet_feb24_e.pdf.
___(2024c), "WTO STAT" [en línea] https://stats.wto.org/.
OMC/OCDE (Organización Mundial del Comercio/Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos) (2024), "Conjunto de datos equilibrados sobre el comercio de servicios (BaTIS)" [en línea] https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/trade_datasets_s.htm.
Parlamento Europeo (2024), "Plurilateral Trade in Services Agreement (TISA)", Legislative Train 06.2024 [en línea] https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/carriage/trade-in-services-agreement-(tisa)/report?sid=8201.
Peña Capobianco, J. (2024), "Impuestos e incentivos en el ámbito de los servicios modernos en América Latina y el Caribe", *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2024/83), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
Polanco, R. (2023), "Three generations of digital trade provisions in preferential trade agreements", *Research Handbook on Digital Trade*, D. Collins y M. Geist (eds.), Edward Elgar Publishing.
Salazar-Xirinachs, J. M (2023), "Presentación. Una edición especial para conmemorar los 75 años de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y pensar sobre el presente y el futuro de la región", *Revista CEPAL*, Nº 141 (LC/PUB.2023/29-P), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
Uruguay XXI (2023), "Servicios globales en Uruguay" [en línea] https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/centro-informacion/articulo/servicios-lobales-de-exportacion-2023/.
Van der Marel, E. y B. Shepherd (2020), "Trade facilitation in services: concepts and empirical importance", *Policy Research Working Paper*, Nº 9234, Washington, D.C., Banco Mundial.
Watson, Fairly & Williams (2024), "Proposed E-Commerce Agreement Text Released at the WTO: Key Provisions and Next Steps" [en línea] https://www.wfw.com/articles/proposed-e-commerce-agreement-text-released-at-the-wto-key-provisions-and-next-steps/.
Zolezzi, S. y L. Rivera (2024), "Soluciones privadas para políticas públicas: El caso de CINDE en Costa Rica", *Logos*, vol. 5, Nº 2, julio-diciembre.

Anexo III.A1
Conceptos y medición del comercio de servicios

Las categorías del comercio de servicios se definen en el *Manual de Balanza de Pagos y Posición de Inversión Internacional. Sexta edición (MBP6)* (FMI, 2009), en el que se distinguen 12 sectores principales y alrededor de 40 subsectores. En algunos países, como el Brasil y Chile, se utilizan clasificaciones nacionales más detalladas[41]. Para fines analíticos, los servicios comerciales se pueden agrupar en tres grandes categorías: servicios suministrables digitalmente (servicios modernos)[42], servicios tradicionales y otros servicios. En el cuadro III.A1.1 se muestran la definición de cada categoría en términos de subsectores de la sexta versión de la Clasificación Ampliada de la Balanza de Pagos de Servicios (CABPS), las categorías ampliadas de la guía de las Naciones Unidas de 2010 y la correspondencia con los sectores económicos de la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de Todas las Actividades Económicas (CIIU revisión 4).

Cuadro III.A1.1
Categorías del comercio de servicios según el *Manual de Balanza de Pagos y Posición de Inversión Internacional. Sexta edición (MBP6)* y la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de Todas las Actividades Económicas (CIIU)

Categoría	Subsectores	Balanza de pagos		CIIU Revisión 4
		Código de la Clasificación Ampliada de la Balanza de Pagos de Servicios (CABPS), sexta versión	Categoría ampliada 2010	
1. Servicios modernos suministrables digitalmente	Servicios de seguros y pensiones	SF	6	K
	Servicios financieros	SG	7	K
	Cargos por el uso de propiedad intelectual	SH	8	-
	Servicios de telecomunicaciones, informática, información y audiovisuales	SI + SK1	9 + 11.1	J
	Servicios de investigación y desarrollo	SJ	10.1	M + N
	Servicios de consultoría profesional y de gestión	SJ	10.2	M + N
	Servicios de arquitectura, ingeniería, científicos y otros servicios técnicos	SJ	10.3.1	M + N
	Servicios relacionados con el comercio	SJ34	10.3.4	G
	Otros servicios empresariales	SJ excluido SJ34	10.3.5	M + N
	Servicios de salud	SK21	11.2.1	Q
	Servicios educativos	SK22	11.2.2	P
	Servicios patrimoniales y recreativos	SK23	11.2.3	R

41 Entre 2014 y 2019, el comercio de servicios en el Brasil se reportó mediante el Sistema Integrado de Comercio Exterior de Servicios, Intangibles y Otras Operaciones que Produzcan Variaciones en el Patrimonio (SISCOSERV), con una nomenclatura de 760 categorías. Véase [en línea] https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/comercio-exterior/estatisticas/estatisticas-do-siscoserv. En Chile, la nomenclatura de servicios elaborada por la aduana incluye 285 rubros. Véanse más detalles [en línea] https://www.aduana.cl/aduana/site/docs/20160810/20160810104402/expo_servicios_web.xlsx.

42 Los servicios modernos son similares al grupo de servicios llamados "basados en conocimiento". Véanse [en línea] https://www.aladi.org/sitioaladi/servicios/) y BID/INTAL (2022).

Categoría	Subsectores	Balanza de pagos		CIIU Revisión 4
		Código de la Clasificación Ampliada de la Balanza de Pagos de Servicios (CABPS), sexta versión	Categoría ampliada 2010	
2. Servicios tradicionales	Transporte	SC	3	H
	Viajes	SDA + SDB3	4	I
3. Otros servicios	Servicios de fabricación de insumos físicos propiedad de terceros	SA	1	-
	Servicios de mantenimiento y reparación	SB	2	-
	Construcción	SE	5	F
	Tratamiento de residuos y descontaminación, servicios agrícolas y mineros.	SJ	10.3.2	M + N
	Servicios de arrendamiento operativo	SJ	10.3.3	M + N
	Otros servicios personales	SK24	11.2.4	S
	Servicios no asignados	SN		-

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Fondo Monetario Internacional (FMI) y otros, *Manual sobre la medición del comercio digital*, Ginebra, 2023; FMI, *Manual de Balanza de Pagos y Posición de Inversión Internacional. Sexta edición (MBP6)*, Washington, D.C., 2009 y Naciones Unidas, *Guía para compiladores del Manual de Estadísticas del Comercio Internacional de Servicios 2010* [en línea] https://unstats.un.org/unsd/trade/publications/1466197-s-msits-comp-guide%202010%20web.pdf.
Nota: El listado no incluye los servicios gubernamentales.

Según el *Manual sobre la medición del comercio digital* (FMI y otros, 2023), los servicios modernos suministrables digitalmente corresponden a todos los servicios que pueden prestarse por medio de redes digitales (sobre todo Internet). La mayoría de los servicios modernos se comercializa efectivamente por un medio digital que conecta al vendedor con el comprador. En algunos casos, como el de los servicios de salud, la prestación del servicio puede ser digital (telemedicina) o física (visita a un hospital). Si bien en los sectores fuera de los servicios modernos también hay componentes de servicios que se prestan digitalmente (como los documentos electrónicos que acompañan el servicio de transporte), su esencia sigue siendo física.

La segunda categoría corresponde a los servicios tradicionales, que incluyen el transporte y los viajes (en particular el turismo). En la tercera categoría se incluyen "otros servicios" que no se clasificaron en las categorías anteriores y cuyo valor exportado en la región es muy pequeño. En términos de monto exportado, la principal actividad perteneciente a esta categoría en la región son los servicios de fabricación de insumos físicos propiedad de terceros, como la producción a maquila.

Para medir el comercio de servicios, los gobiernos (en particular los bancos centrales) siguen las recomendaciones del *Manual de Balanza de Pagos y Posición de Inversión Internacional. Sexta edición (MBP6)* (FMI, 2009) y sus guías de implementación (Naciones Unidas, 2010; FMI, 2014). En la balanza de pagos se utilizan los conceptos de créditos para denominar las exportaciones y de débitos para denominar las importaciones de servicios. Para el cálculo de los créditos y débitos de los servicios de transporte se utilizan los registros de aduana sobre el comercio de mercancías (que incluyen el costo de transporte) y se complementan con encuestas a las empresas del sector. Para el turismo, es común el uso de datos sobre entradas y salidas de personas del país, junto con encuestas especializadas para establecimientos turísticos.

La medición del comercio de servicios modernos es una tarea compleja porque dichos flujos no pasan por puntos de control fronterizos y porque el rápido cambio tecnológico determina el surgimiento constante de nuevos servicios y plataformas para suministrarlos. *El Manual sobre*

la medición del comercio digital (FMI y otros, 2023) proporciona metodologías específicas para recopilar datos comparables y consistentes sobre el comercio de servicios modernos. En la región, la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y la CEPAL han desarrollado iniciativas para apoyar a los países y los sistemas de integración en la implementación de las recomendaciones de la *Guía para compiladores del Manual de Estadísticas del Comercio Internacional de Servicios 2010* (Naciones Unidas, 2010)[43].

En el comercio internacional de servicios se distinguen cuatro modos de suministro, definidos en el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) de la Organización Mundial del Comercio (OMC), de 1995, de acuerdo con la presencia territorial del proveedor y del consumidor en el momento de la transacción[44]. Las balanzas de pagos de cada país solo cubren las transacciones entre residentes y no residentes (modos 1, 2 y 4). Sin embargo, las balanzas de pagos no incluyen las transacciones del modo 3, realizadas entre residentes del mismo país, que corresponden a ventas de sucursales de empresas extranjeras en el territorio del país o ventas de empresas nacionales en el extranjero. En ningún país de la región se hacen estimaciones separadas del comercio de servicios bajo el modo 3. En este contexto, la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y la OMC han estimado los flujos por cada uno de los modos de prestación para la mayoría de los países (incluido el modo 3) en su base de datos experimental conjunto de datos sobre el comercio de servicios por modos de suministro (TISMOS)[45]. La información de esta base sugiere que en 2017 el 59% de las exportaciones mundiales de servicios correspondieron al modo 3, el 28% al modo 1, el 10% al modo 2 y el 3% al modo 4 (BM/OMC, 2023).

El comercio de servicios por socio se mide solo en siete países de la región (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, México y Trinidad y Tabago). Los demás países solo registran exportaciones e importaciones globales. La falta de desagregación geográfica en las estadísticas de comercio de servicios impide el análisis por mercados de origen y destino. Además, las estadísticas desagregadas geográficamente que se compilan en los países de la región difieren con respecto al horizonte temporal, el detalle sectorial y la desagregación por socios. En este contexto, la OMC y la OCDE crearon el Conjunto de datos equilibrados sobre el comercio de servicios (BaTIS)[46], con flujos bilaterales informados y estimados de 2005 a 2021 en 11 sectores de servicios en más de 200 economías.

43 Por ejemplo, la ALADI organiza cada año una Reunión de Funcionarios Gubernamentales Especializados en Estadísticas del Comercio de Servicios (véase [en línea] https://www.aladi.org/sitioaladi/servicios/). Por otra parte, la CEPAL ha apoyado a la Alianza del Pacífico en esta tarea (CEPAL, 2023).

44 Los modos de suministro son: modo 1, suministro transfronterizo: el servicio se presta a través de la frontera, sin que importe la ubicación del proveedor o el consumidor; modo 2, consumo en el extranjero: el cliente accede a un servicio en un país distinto al suyo; modo 3, presencia comercial: el servicio es prestado por un proveedor extranjero establecido en un país, y modo 4, presencia de personas físicas: el servicio es prestado en un país por una persona no residente por un tiempo limitado.

45 Véase más información [en línea] https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/gstdh_mode_supply_s.htm.

46 Véase más información sobre la base Balanced Trade in Services Statistics [en línea] https://www.oecd.org/en/data/datasets/oecd-balanced-trade-statistics.html.

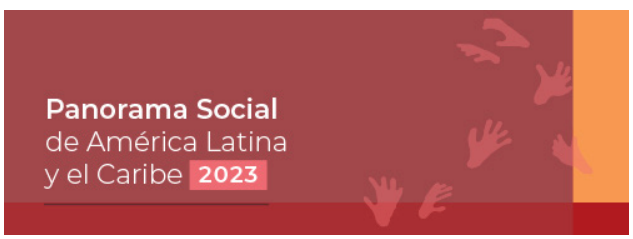
Publicaciones recientes de la CEPAL
ECLAC recent publications

www.cepal.org/publicaciones

Informes Anuales/*Annual Reports*
También disponibles para años anteriores/*Issues for previous years also available*

Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe, 2023
Statistical Yearbook for Latin America and the Caribbean, 2023

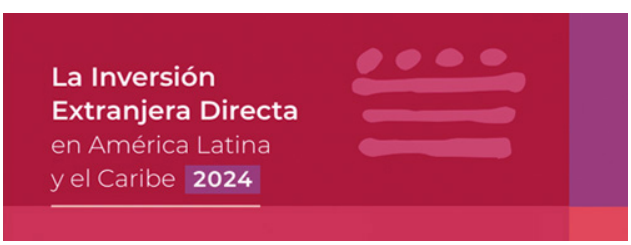
Balance Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe, 2023
Preliminary Overview of the Economies of Latin America and the Caribbean, 2023



Panorama Social de América Latina y el Caribe, 2023
Social Panorama of Latin America and the Caribbean, 2023

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

Estudio Económico de América Latina y el Caribe, 2024
Economic Survey of Latin America and the Caribbean, 2024



La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe, 2024
Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean, 2024

Panorama de las Políticas de Desarrollo Productivo en América Latina y el Caribe, 2024
Panorama of Productive Development Policies in Latin America and the Caribbean, 2024

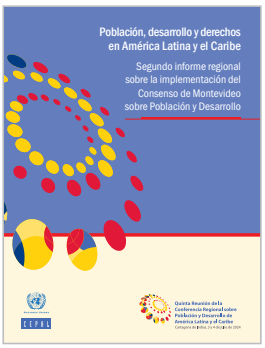
El Pensamiento de la CEPAL/*ECLAC Thinking*

América Latina y el Caribe ante las trampas del desarrollo: transformaciones indispensables y cómo gestionarlas
Development Traps in Latin America and the Caribbean: Vital Transformations and How to Manage Them

Repensar, reimaginar, transformar: los "qué" y los "cómo" para avanzar hacia un modelo de desarrollo más productivo, inclusivo y sostenible, Revista CEPAL, N° 141, separata
Rethinking, reimagining and transforming: the "whats" and the "hows" for moving towards a more productive, inclusive and sustainable development model, CEPAL Review, No. 141, article

Cooperar o perecer: el dilema de la comunidad mundial. Tomo I: Los años de creación (1941-1960)

Libros y Documentos Institucionales/*Institutional Books and Documents*

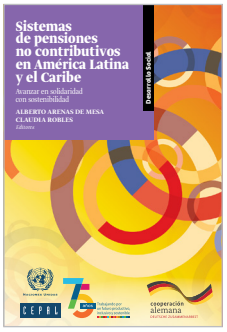


Población, desarrollo y derechos en América Latina y el Caribe: segundo informe regional sobre la implementación del Consenso de Montevideo sobre Población y Desarrollo
Population, Development and Rights in Latin America and the Caribbean: second regional report on the implementation of the Montevideo Consensus on Population and Development

Panorama Fiscal de América Latina y el Caribe, 2024: política fiscal para enfrentar los desafíos del cambio climático
Fiscal Panorama of Latin America and the Caribbean, 2024: Fiscal policy for addressing the challenges of climate change

América Latina y el Caribe ante el desafío de acelerar el paso hacia el cumplimiento de la Agenda 2030: transiciones hacia la sostenibilidad
The Challenge of Accelerating the 2030 Agenda in Latin America and the Caribbean: Transitions towards Sustainability

Libros de la CEPAL/*ECLAC Books*

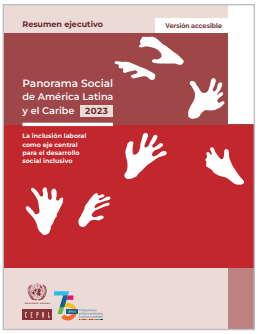


Sistemas de pensiones no contributivos en América Latina y el Caribe: avanzar en solidaridad con sostenibilidad

Estado abierto y gestión pública: el papel del sector académico

Gobernanzas multiactor y multinivel para las políticas de desarrollo productivo en agrocadenas y territorios rurales

Versiones accesibles/*Accessible versions*



Panorama Social de América Latina y el Caribe, 2023. Versión accesible
Social Panorama of Latin America and the Caribbean, 2023. Accessible version

Compromiso de Santiago. Versión accesible
Santiago Commitment. Accessible version

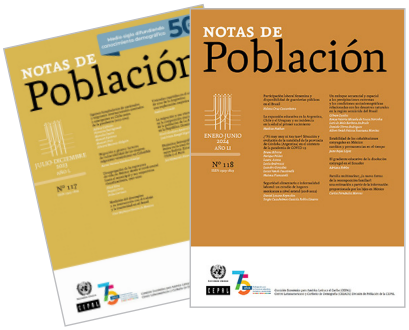
Compromiso de Buenos Aires. Versión accesible
Buenos Aires Commitment. Accessible version

Consenso de Montevideo sobre Población y Desarrollo. Versión accesible

Revista CEPAL/*CEPAL Review*

Series de la CEPAL/*ECLAC Series*

Notas de Población



Observatorio Demográfico
Demographic Observatory

Documentos de Proyectos
Project Documents

Metodologías de la CEPAL
ECLAC Methodologies

Coediciones/*Co-editions*

Catálogo de Publicaciones 2022-2023

Suscríbase y reciba información oportuna sobre las publicaciones de la CEPAL

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

www.cepal.org/es/suscripciones **www.cepal.org/en/subscriptions**

NACIONES UNIDAS
UNITED NATIONS

CEPAL
ECLAC

www.cepal.org/publicaciones

www.instagram.com/publicacionesdelacepal

www.facebook.com/publicacionesdelacepal

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

shop.un.org

United Nations Publications
PO Box 960
Herndon, VA 20172
USA

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

Vínculos humanos e intercambio comercial, elementos que han aportado históricamente al desarrollo de la región.

Bajorrelieve en el caracol del edificio de la sede de la CEPAL en Santiago.

www.cepal.org

En esta edición de *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe* se examina cómo el complejo contexto mundial, marcado por un mayor proteccionismo, tensiones geopolíticas y perturbaciones en el transporte marítimo, repercute en el comercio internacional de la región. Se aborda el papel del comercio internacional en la seguridad alimentaria de la región que, siendo la principal región exportadora neta de alimentos, padece de inseguridad alimentaria, especialmente en el Caribe. Además, se analiza el papel de los servicios modernos como dinamizadores de las exportaciones. Se recomienda para el desarrollo de los servicios modernos reducir las restricciones, homogenizar las normativas, desarrollar políticas sectoriales, avanzar en la transformación digital y atraer inversión extranjera directa. Se enfatiza la importancia de la integración productiva para fortalecer la seguridad alimentaria, el comercio de servicios modernos y, a la vez, mejorar la diversificación de la canasta exportadora de la región.

CEPAL

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

ISBN 978-92-1-106818-4
9 789211 068184