

CHAPTER 6

CONECTARSE A LAS CADENAS DE VALOR: EL PAPEL DE LOS COSTOS DEL COMERCIO Y LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO

Contribución de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos

Resumen: *En el presente capítulo se destaca la importancia de los costos del comercio para la participación de los países en desarrollo en las cadenas de valor mundiales y regionales. Se examina en particular el papel de los distintos aspectos de la facilitación del comercio, como los procedimientos en frontera y la calidad de la infraestructura, y se muestra la forma en que los países en desarrollo pueden reducir los costos del comercio a través de esos dos aspectos concretos. Se muestra asimismo cómo la cooperación regional puede ser una estrategia eficaz para promover la integración en las cadenas de valor mediante la superación de los obstáculos de carácter regional. Además, se pasa revista a las iniciativas multinacionales y regionales de ayuda para el comercio, señalando algunos de los proyectos que están dando buenos resultados y otros que no han avanzado tanto.*

INTRODUCCIÓN

La internacionalización de la producción ha dado lugar a complejas corrientes transfronterizas de bienes, conocimientos especializados, servicios y personas, a las que se ha dado el nombre de comercio en cadenas de suministro. Estas cadenas pueden ofrecer a los países en desarrollo nuevas oportunidades para integrarse en la economía mundial al permitir que las empresas se incorporen a las redes de producción internacionales en lugar de tener que crear las suyas desde cero. Sin embargo, para alcanzar ese objetivo es necesario dar más prioridad a la reducción de los costos del comercio relacionados o no con las políticas a fin de asegurar que cada fase de la cadena de producción funcione eficazmente y el comercio se efectúe sin trabas en la mayor medida posible.

La creciente fragmentación internacional de la producción pone de relieve la necesidad de que los países tengan un régimen predecible y transparente de comercio e inversión, dado que los aranceles, los obstáculos no arancelarios y otras medidas restrictivas no solo afectan a los proveedores extranjeros sino también a los productores nacionales. Hoy en día el éxito en los mercados internacionales depende de la capacidad de importar insumos de primera calidad en no menor medida que de la capacidad de exportar. Los obstáculos a las importaciones de productos intermedios aumentan los costos de producción y reducen la capacidad de un país para competir en los mercados de exportación: los aranceles y otros obstáculos a las importaciones, como los procedimientos ineficientes en las fronteras, equivalen a un impuesto sobre las exportaciones.

Los acuerdos comerciales multilaterales y regionales pueden ayudar a las empresas a incorporarse a las cadenas de valor mundiales y crecer en ellas si son compatibles con las redes de producción regionales. Los beneficios serán mayores cuantos más países participen y si los insumos intermedios pueden obtenerse en el mercado mundial. Sin embargo, los acuerdos comerciales y de inversión regionales también pueden ser eficaces si contribuyen a reforzar la integración abarcando el mayor número posible de elementos de las cadenas de valor mundiales, incluidos los aranceles, las medidas técnicas, los servicios y las medidas de facilitación del comercio, así como la política para fomentar la competencia, las inversiones, la protección de la propiedad intelectual y la solución de diferencias.

Con frecuencia, muchos de los costos que influyen en la conexión de diversas partes de la cadena sin tropiezos parecen rebasar las fronteras nacionales. Tanto en los países en desarrollo como en los países desarrollados, la facilitación del comercio en su definición restrictiva (Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial para las actividades aduaneras) o amplia (infraestructura, derechos de propiedad intelectual, banda ancha y electricidad) parece ser un factor que determina en medida importante la participación en las cadenas de valor mundiales. Puesto que, al aumentar la actividad en las cadenas de valor mundiales, se intensifica también la circulación de mercancías a través de las fronteras, la facilitación del comercio ha pasado a ser un elemento central para el funcionamiento sin trabas de esas cadenas de valor. Por esta razón, las iniciativas de fomento de la conectividad adoptadas a nivel regional pueden a menudo ser más eficaces para superar esos obstáculos que las de ámbito meramente nacional. En consecuencia, varios proyectos de ayuda para el comercio se han centrado en eliminar los obstáculos regionales y han logrado mejorar la cooperación económica regional.

DIMENSIONES MUNDIALES Y REGIONALES DE LAS CADENAS DE VALOR

La fragmentación internacional de la producción ha permitido a las empresas participar en una creciente gama de actividades repartidas por distintos lugares del mundo. La participación en las cadenas de valor internacionales supone una vinculación a través del proceso de creación de valor, con actividades como la agricultura, la extracción de recursos naturales, la investigación y desarrollo, diversos tipos de manufacturas, el diseño, la gestión, la comercialización, la distribución o los servicios de posventa. Sin embargo, la complejidad de las actividades de producción es cada vez mayor y el proceso que va desde la concepción de un producto hasta su utilización final requiere actualmente no solo la coordinación de las actividades entre lugares distintos sino también una circulación ininterrumpida de productos entre esos lugares.

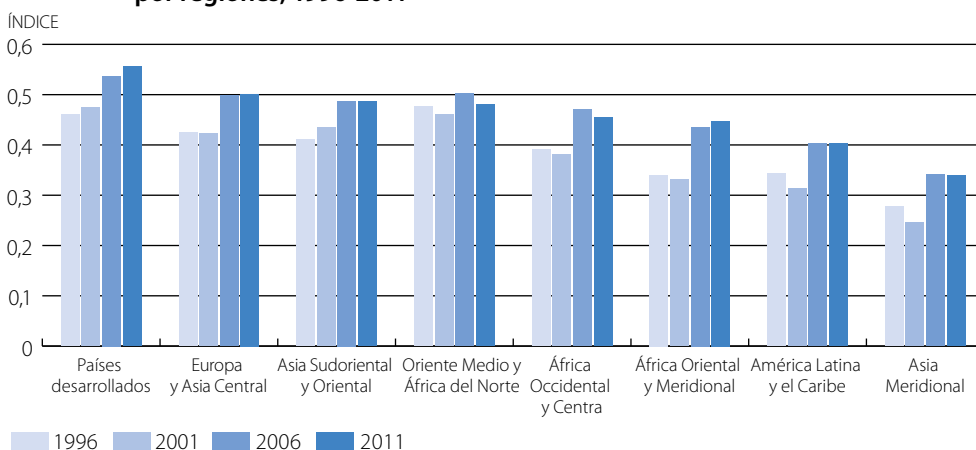
Por tanto, los costos del comercio son un elemento clave para el buen funcionamiento de las cadenas de valor mundiales, como demuestra una reciente evaluación empírica de la importancia relativa de los distintos factores que determinan la participación en las cadenas de valor mundiales (OCDE, 2015).

¿Cómo se integran los países en las cadenas de valor mundiales?

Los indicadores de la participación en las cadenas de valor mundiales distinguen entre las situaciones en que las empresas utilizan bienes y servicios extranjeros como insumos para sus exportaciones (participación ascendente) y las situaciones en que las empresas suministran bienes y servicios intermedios a las actividades de exportación de otros países (participación descendente). La participación ascendente se mide como proporción de valor añadido extranjero en las exportaciones brutas de un país, mientras que la participación descendente se mide como proporción de valor añadido nacional incorporado en las exportaciones brutas de productos intermedios, que a su vez son utilizados por empresas de otros países para producir sus propias exportaciones.

Al sumar las cifras de participación (ascendente y descendente) en las distintas regiones a fin de elaborar el índice de participación en las cadenas de valor mundiales (como se muestra en OCDE [2015], los factores en que se basan los dos tipos de participación en esas cadenas tienden a ser diferentes, pero su adición en el índice de participación en las cadenas de valor mundiales da una indicación preliminar del grado de integración general de un país en esas cadenas), se observa claramente la tendencia a una creciente participación en las cadenas de valor mundiales a partir de comienzos del decenio de 2000, especialmente por parte de los países en desarrollo (gráfico 6.1). No obstante, los países desarrollados, con los países europeos a la vanguardia, siguen registrando, en promedio, tasas de participación superiores. Entre las regiones en desarrollo, las economías del Asia Sudoriental y las de Europa y el Asia Central registran las tasas de participación más elevadas, y los países de Oriente Medio y África del Norte (MENA) también tienen tasas de participación relativamente altas. En cambio, América Latina y el Caribe, el Asia Meridional y el África Subsahariana registran tasas inferiores, aunque han incrementado su participación en un 26%, un 34% y un 28%, respectivamente, entre 2001 y 2011.

Gráfico 6.1 Índice medio de participación en las cadenas de valor mundiales, por regiones, 1996-2011



Fuente: OCDE (2015).

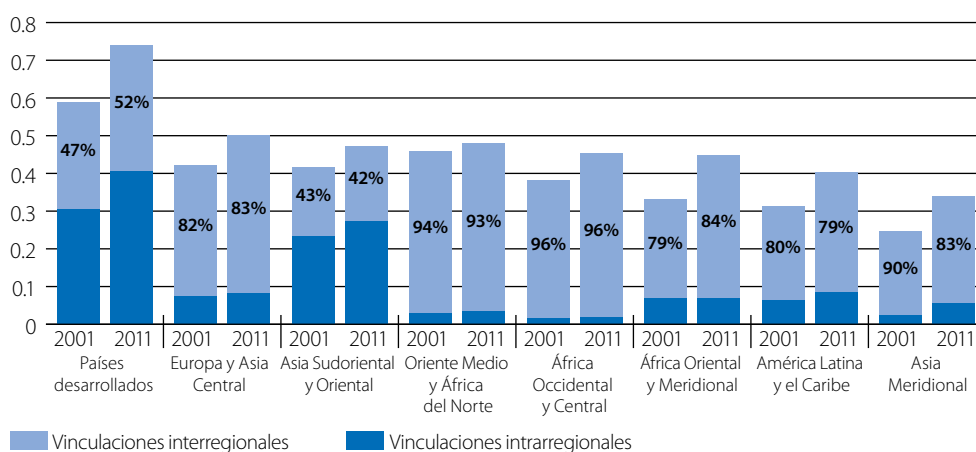
StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933241307>

El índice de participación en las cadenas de valor que figura en el gráfico 6.2 muestra que existen considerables diferencias entre las regiones en cuanto a la forma en que los países se integran en las cadenas de valor en distintas partes del mundo. Entre los países en desarrollo, el Asia Sudoriental es la región en la que existen acuerdos de integración regional de alcance más amplio y profundo. Es la región que registra el mayor porcentaje medio de participación en las cadenas de valor mundiales (58% en 2011 y 57% en 2001), nivel superior incluso al de las economías desarrolladas (48%), que suelen tener un buen grado de integración con sus vecinos.

En el resto del mundo en desarrollo, la tasa de participación en las cadenas de valor mundiales a nivel regional es inferior a las vinculaciones existentes a otros niveles. Por ejemplo, en América Latina, la tasa de participación en las cadenas de valor dentro de la región es aproximadamente del 20% para ese período, mientras que Europa y el Asia Central le siguen con una tasa constante de participación intrarregional (18% y 17% en 2001 y 2011, respectivamente). En el África Oriental y Meridional, esa tasa fue en 2011 del 16%, lo que representó una disminución respecto del 21% registrado en 2001. El Oriente Medio y África del Norte, el África Occidental y Central y el Asia Meridional están rezagados, con tasas intrarregionales de participación en las cadenas de valor mundiales inferiores al 10% en 2011, solo ligeramente por encima de las registradas en 2001.

Estos resultados plantean interrogantes sobre los factores que determinan esas tasas de participación mundial y regional y sobre el papel que desempeñan los costos del comercio como factor que obstruye o facilita la participación en las cadenas de valor mundiales.

Gráfico 6.2 Participación intrarregional e interregional media en las cadenas de valor mundiales, por regiones, en 2011



Fuente: OCDE (2015), cálculos basados en la base de datos EORA.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933241317>

¿Qué factores determinan la participación y qué papel desempeñan los costos del comercio?

Para comprender cómo se integran los países en las redes de producción no basta con observar su tasa de participación relativa. De hecho, los países más grandes suelen tener tasas de participación más bajas, lo que a menudo se atribuye al hecho de que tienen mercados internos más grandes en los que pueden obtener sus insumos intermedios. Además, las economías dependientes de recursos naturales, al igual que las economías con un alto nivel de desarrollo tecnológico, tienden a ser proveedoras de insumos intermedios, aunque de naturaleza muy diferente, más que compradoras de estos insumos en el mercado internacional. Entre los indicadores de participación ascendente y los de participación descendente existe una relación mecánica. Ambos se expresan como proporción de las exportaciones brutas, por lo que si uno de ellos es elevado, el otro tiende a ser bajo. Esta correlación negativa también está documentada en OCDE (2015).

Por consiguiente, las características específicas de los países suelen ser factores que determinan en gran medida las diferencias entre los índices de participación. Para analizar esta cuestión más a fondo, es útil distinguir, en primer lugar, entre la incorporación de valor añadido extranjero a las exportaciones (participación ascendente) y la aportación de valor añadido nacional a las exportaciones de los socios comerciales (participación descendente), para luego identificar los distintos factores y características de los países que determinan esa participación. Esto permite individualizar el papel que tiene cada factor en el cálculo de la participación, a fin de evaluar la importancia relativa de las políticas relacionadas con el comercio y determinar así las formas en que la ayuda para el comercio puede, por ejemplo, puede fomentar la participación en las redes de producción.

Con miras a mostrar más claramente la importancia de los distintos factores que determinan la integración en las cadenas de valor mundiales, las tasas de participación (ascendente y descendente) se analizan a la luz de cierto número de factores que, según los estudios pertinentes, influyen en el grado y el tipo de integración en las cadenas de valor mundiales y sobre los que se dispone de datos (OCDE, 2015). A pesar de que a veces las delimitaciones son imprecisas, estos factores pueden agruparse de modo general en dos categorías: factores no relacionados con las políticas -o los que no resultan fácilmente influidos por las políticas, por lo menos a corto y mediano plazo- y factores de política reflejados en medidas tales como la apertura al comercio y a las inversiones.

El gráfico 6.3 muestra un desglose de los factores, relacionados o no con las políticas, que determinan la participación ascendente y descendente, respectivamente, en las regiones en desarrollo. Estos datos se obtienen mediante un análisis de regresión de los indicadores de participación respecto de un conjunto de parámetros estructurales o características no relacionadas con las políticas que son difíciles de conformar a corto y mediano plazo (como el tamaño de la economía, el nivel de desarrollo, la proporción de las manufacturas en el PIB y la distancia de los centros de actividad económica) y de variables de política (como los aranceles que se pagan o se cobran, la existencia de acuerdos de libre comercio y la apertura a la inversión extranjera directa). Las columnas muestran cómo la vinculación ascendente estimada (en el modelo) se desglosa según esos elementos estructurales y de política.

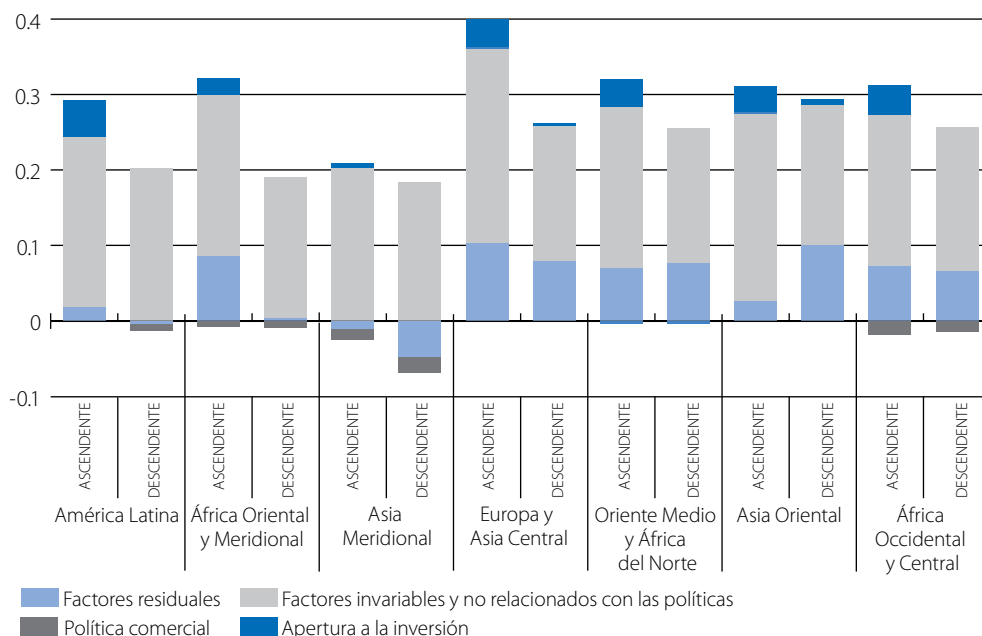
Es evidente que las características estructurales de los países son los principales factores que determinan la participación; el tamaño y la ubicación geográfica de los países, así como el porcentaje de las manufacturas en su PIB, explican en gran parte la variación de las tasas de participación, aunque también tienen relevancia las políticas en materia de comercio e inversión. La eliminación de los obstáculos arancelarios al comercio es importante puesto que los modos de producción fragmentados entrañan múltiples cruces de fronteras y tienen, por tanto, efectos exponenciales (OCDE, 2013). No obstante, su eliminación puede ser una condición necesaria, aunque insuficiente, para lograr una mayor integración si los productos sufren demoras en la frontera debido a procedimientos aduaneros onerosos o si la acumulación regional se ve restringida a causa de reglamentos engorrosos.

En consecuencia, cabe preguntarse ante todo si la integración regional debería tener más prioridad que la reducción de los obstáculos al comercio con todos los socios comerciales y en qué medida los acuerdos comerciales regionales (ACR) y otras iniciativas de cooperación regional pueden contribuir a aumentar la participación a nivel regional. Es un hecho que la competitividad está más estrechamente vinculada al abastecimiento de insumos intermedios en el ámbito mundial que en el regional, lo que significa que las iniciativas regionales destinadas a facilitar el acceso a los insumos intermedios, aunque positivas, no deberían ir en detrimento de la búsqueda de insumos a un nivel más global (OCDE, 2015).

Por otra parte, mientras que algunos sugieren que los ACR pueden fomentar la participación en las cadenas de valor mundiales (Orefice y Rocha, 2013 y López-González, 2012), otros sostienen lo contrario (véase Menon, 2013, con respecto a la situación en el Asia Sudoriental) por considerar que los ACR son discriminatorios por naturaleza. El debate estriba en determinar en qué dirección opera la relación causa-efecto -si los países que ya participan intensamente en las cadenas de valor mundiales son más propensos a firmar ACR o si son los propios ACR los que fomentan la participación, aunque

una posibilidad no excluye la otra. Si no se tiene en cuenta el hecho de que los países que están más integrados son también los más propensos a firmar acuerdos comerciales la atribución del efecto de los ACR en las corrientes comerciales puede resultar sesgada (véase el debate conexo en López-González, 2012). Sin embargo, las medidas de integración profunda (OMC+) negociadas a nivel regional, con inclusión de medidas de facilitación del comercio, así como de políticas en materia de competencia, inversión, protección de la propiedad intelectual, servicios y solución de diferencias, no entrañan discriminación entre las empresas (Baldwin, 2013) y, por tanto, puede afirmarse la conveniencia de cooperar con los vecinos regionales en estas cuestiones al margen del debate sobre la liberalización preferencial.

Gráfico 6.3 Influencia relativa de los factores no relacionados con las políticas y los factores de política en la tasa de participación



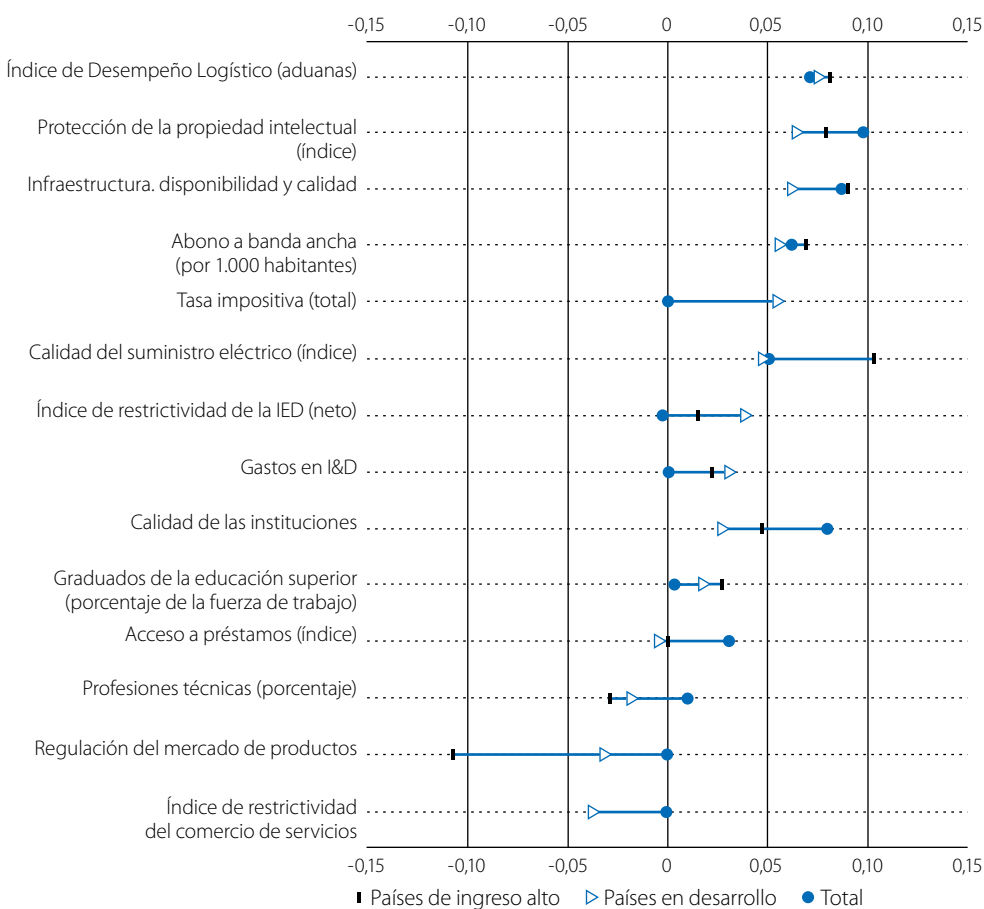
Fuente: OCDE (2015), estimaciones basadas en la base de datos EORA, véase el anexo E, cuadro E.1.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933241327>

Una política comercial abierta puede contribuir a fomentar la participación, cuestión especialmente importante para los países del Asia Meridional y el África Subsahariana, donde aún subsisten muchos obstáculos arancelarios y el proceso de integración regional está rezagado, razón por la que se observa un efecto negativo de la política comercial. Por otra parte, un régimen de inversión abierto se considera un factor clave que contribuye a promover activamente la participación en las cadenas de valor mundiales; no obstante, es importante determinar el papel de los costos del comercio a fin de tener en cuenta otros factores que también influyen en la participación. En particular, se da el caso de que algunos factores determinantes de los costos del comercio están relacionados con las llamadas variables estructurales antes señaladas. Esto significa, por ejemplo, que los costos del comercio de un país geográficamente remoto tienden a ser más elevados tanto para las importaciones como para las exportaciones. De modo similar, los niveles de desarrollo muestran una correlación positiva con la infraestructura y, por tanto, para comprender mejor el papel que tienen estos costos en el nivel de participación se requieren sendos análisis de regresión. Estos se clasifican por orden de importancia para la participación en las cadenas de valor mundiales en el gráfico 6.4, que muestra que tanto en los países en desarrollo como en los países desarrollados, la facilitación del comercio en sentido estricto (Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial para las actividades aduaneras) o amplio (infraestructura, derechos de propiedad intelectual, banda ancha y electricidad) parece ser un importante factor determinante de la participación en las cadenas de valor mundiales. Dada la frecuente circulación transfronteriza de las mercancías como consecuencia de una mayor actividad en las cadenas de valor mundiales, la facilitación del comercio ha pasado a ser un elemento central para el funcionamiento sin trabas de dichas cadenas.

Algunos estudios recientes de la OCDE (OCDE, 2011; OCDE, 2013; OCDE, 2015a) en los que se analizan los distintos efectos de determinadas medidas de facilitación del comercio muestran además que la eliminación de los obstáculos relacionados con los procedimientos en frontera puede impulsar la integración en las cadenas de valor en todas las regiones, no solo para los países importadores sino también para los exportadores. Los resultados estimados en relación con las importaciones son importantes no solo debido al efecto directo que tienen en las propias importaciones sino también por las considerables repercusiones potenciales en el mercado interno y en la competitividad de las exportaciones a través del acceso a bienes intermedios importados necesarios. Las mejoras en el entorno de facilitación del comercio de los países en desarrollo son esenciales para aumentar el rendimiento de sus exportaciones. Un análisis centrado específicamente en este sector muestra que estos indicadores son particularmente significativos en el caso de los bienes manufacturados.

Gráfico 6.4 Efecto estimado de otras políticas en la integración en las cadenas de valor mundiales



Fuente: OCDE (2015), estimaciones basadas en la base de datos sobre el comercio de productos con valor añadido. Véase también el anexo E, cuadro E.2.

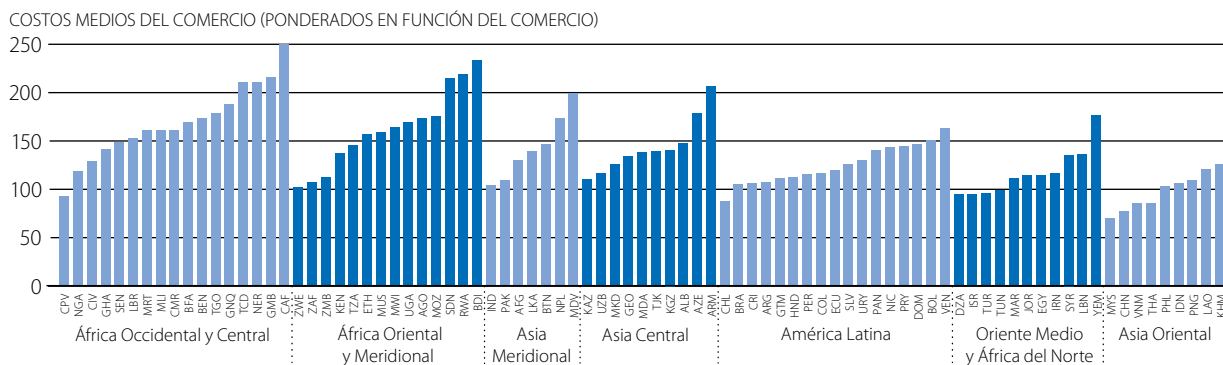
StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933241339>

En consecuencia, la capacidad de las economías para integrarse de manera eficiente en la economía mundial depende en gran medida de la calidad de la infraestructura tanto física como de servicios, desde el transporte, las telecomunicaciones y los servicios financieros hasta los procedimientos en frontera, las prácticas aduaneras y los entornos comercial y normativo. La adopción de un enfoque basado en la cooperación regional no puede sino ser beneficioso, habida cuenta de que el comercio regional, y también el comercio con socios externos a la región, ha de transitar por los países vecinos para llegar a sus usuarios (empresas o consumidores).

COSTOS DEL COMERCIO: PERSPECTIVA REGIONAL

Según la base de datos sobre los costos del comercio de la CESPAP y el Banco Mundial, se estima que los aranceles representan como máximo el 10% de los costos del comercio, mientras que entre el 10% y el 30% corresponde a costos naturales (es decir, debidos a factores geográficos y culturales). Entre el 60% y el 80% restante se relaciona con medidas de política no arancelarias como los costos indirectos de los procedimientos comerciales, la conectividad y los servicios marítimos, el entorno (normativo) empresarial, las fluctuaciones monetarias y la disponibilidad/utilización de servicios de tecnología de la información y las comunicaciones (TIC) (CESPAP, 2014). Según Cadot *et al.* (2015), las medidas sanitarias y fitosanitarias (MSF) y las medidas relativas a los obstáculos técnicos al comercio (OTC) tienden a aumentar el valor unitario de las importaciones en alrededor de un 25% para los productos alimentarios. El gráfico 6.5 muestra el equivalente *ad valorem* de los costos del comercio estimados por Arvis *et al.* (2012).

Gráfico 6.5 Costos del comercio, por regiones



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

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

[StatLink !\[\]\(17acf1afa8cdf0b67c53d4865a5ed469_img.jpg\) http://dx.doi.org/10.1787/888933241349](http://dx.doi.org/10.1787/888933241349)

Los países del Asia Sudoriental tienen los costos más bajos entre las regiones en desarrollo que se examinan, factor que sin duda contribuye a su muy alto nivel de integración en las cadenas de valor mundiales. Aunque esto podría deberse en gran parte a factores no relacionados con las políticas, como las economías de escala en el comercio marítimo (Haddad, 2007), también refleja la importante inversión en infraestructura física realizada en la región. Por ejemplo, Vietnam invierte entre el 8% y el 10% de su PIB en infraestructura física (Banco Mundial, 2010). El plan maestro de conectividad de la ASEAN, que se propone expresamente abordar las cuestiones relacionadas con la facilitación del comercio, también representa una contribución importante. En él se especifica un conjunto de medidas que los países de la ASEAN se han comprometido a aplicar con miras a aumentar la conectividad y apoyar de esa forma los objetivos del plan para la Comunidad del África Oriental (CAO). Además de la prioridad otorgada al mejoramiento de la infraestructura física y los sistemas de transporte multimodal, su dimensión de infraestructura institucional, que incluye marcos acordados sobre la facilitación del tránsito y el transporte entre Estados, así como la ventanilla única nacional, aportará probablemente importantes beneficios en términos de eficiencia, no solo en lo que respecta a conectar entre sí a los socios regionales sino también con otros polos de actividad mundial. Ello debería contribuir a atraer inversiones adicionales (tanto nacionales como extranjeras), lo que a su vez fomentará una mayor integración en las cadenas de valor.

El cuadro 6.1 muestra los costos del comercio intrarregional e interregional. El Asia Central, que enfrenta costos relativamente elevados en su comercio con otras regiones, tiene los costos más bajos entre los países en desarrollo en lo que respecta al comercio intrarregional (64,8). La inversión en infraestructura y la facilitación del comercio en el Asia

Sudoriental ha contribuido a que esta región registre un bajo nivel de costos del comercio intrarregional (68,8), aunque las distancias también influyen, puesto que se trata de mediciones ponderadas en función del comercio. No obstante, la región aún tiene mucho camino por recorrer para reducir los costos del comercio al nivel de la UE (34,3) o de América del Norte (14,8).

Cuadro 6.1 Promedio ponderado de los costos del comercio, por regiones									
	UE27	Comunidad del África Oriental	ESA	América Latina y el Caribe	Oriente Medio y África del Norte	América del Norte	Asia Meridional	Asia Sudoriental	África Occidental y Central
UE27	34,3								
Asia Central	67,3	64,8							
Comunidad del África Oriental	112,0	146,0	103,7						
América Latina y el Caribe	109,5	158,4	186,2	93,6					
Oriente Medio y África del Norte	76,0	109,4	91,0	135,0	48,3				
América del Norte	65,5	102,6	125,0	92,3	72,2	14,8			
Asia Meridional	94,8	136,5	161,9	183,8	60,8	88,6	92,0		
Asia Sudoriental	88,0	119,5	155,1	127,9	69,4	71,9	103,6	68,8	
África Occidental y Central	106,7	168,2	93,7	123,7	112,4	105,4	99,6	162,0	104,3

Nota: Las cifras reflejan los equivalentes *ad valorem* de los costos del comercio calculados sobre la base de Arvis *et al.* (2013) utilizando la medición de los costos del comercio propuesta en Novy (2013). Los datos muestran los promedios (ponderados en función del comercio), de los costos del comercio de las distintas regiones correspondientes a 2010.

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

En cambio, el Asia Meridional y América Latina y el Caribe, que gastan mucho menos en infraestructura física y en las que no existe coordinación regional en materia de facilitación del comercio, registran elevados costos en el comercio intrarregional (92 y 93,6, respectivamente). En este caso, la inversión en el mantenimiento y la modernización de la infraestructura existente y nueva podría dar un considerable impulso a la actividad económica, particularmente en países como Nepal, Bangladesh y el Pakistán, que registran el nivel de calidad más bajo.

En el África Subsahariana, la lejanía es también un factor fundamental que impide una mayor participación en las cadenas de valor mundiales. Además, el costo del comercio transfronterizo es en África considerablemente más elevado que en otras regiones: según el Índice Doing Business del Banco Mundial, en el África Subsahariana se requieren como promedio 38 días para importar y 32 días para exportar mercancías a otros países (Banco Mundial, 2012). Las estimaciones de los equivalentes *ad valorem* de los costos del comercio para cada una de las regiones incluidas en la muestra confirma la carga que representan los costos del comercio para las empresas tanto dentro como fuera de sus regiones: el costo del comercio intrarregional en el África Oriental y Meridional y el África Occidental y Central (103,7 y 104,3 respectivamente) es aproximadamente el doble, el triple y el séxtuple del costo equivalente de la expedición de mercancías en el Oriente Medio y África del Norte, la Unión Europea y América del Norte, respectivamente (cuadro 1).

Dos componentes importantes de los costos del comercio: infraestructura comercial y facilitación del comercio

Estos resultados se ven confirmados por los de la encuesta realizada por la OCDE y la OMC para el Quinto Examen Global de la Ayuda para el Comercio (cuadro 2). Las entidades y los países analizados, incluidas 10 comunidades económicas regionales o corredores de transporte y 62 países en desarrollo, consideran que la facilitación del comercio en su sentido estricto (es decir, los procedimientos en frontera) es la fuente más importante de costos del comercio para la exportación de mercancías (83,3% de los encuestados), junto con la infraestructura de transporte (80,6% de los encuestados) y otras medidas no arancelarias (79,2% de los encuestados). Otros tipos de costos del comercio, como los aranceles o el acceso a la financiación para el comercio, se consideran menos relevantes.

En el caso de la exportación de servicios, la infraestructura de transporte sigue siendo clave para el 68,1% de los encuestados, aunque el principal obstáculo es la infraestructura de redes (77,8% de los encuestados).

Cuadro 6.2 Cuestionario para los receptores de ayuda para el comercio sobre las fuentes de los costos del comercio

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

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

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

Con frecuencia se menciona al Asia Oriental como ejemplo de éxito en la reducción de los costos del comercio. En lo referente a la calidad de la infraestructura, Malasia y Tailandia están a la cabeza de la región (véase el gráfico 6.6). China se sitúa un poco rezagada, aunque por delante de muchos países asiáticos. No es sorprendente que, por su menor nivel de desarrollo y su ingreso tardío en la ASEAN, Camboya, la República Democrática Popular Lao y Viet Nam tengan las infraestructuras de peor calidad de la región. La posición de liderazgo del Asia Oriental se evidencia claramente en el proyecto de la Subregión del Gran Mekong, que incluye algunos de los mecanismos de facilitación más eficaces entre todos los arreglos subregionales en el interior de la ASEAN (véase el recuadro 1). La Subregión del Gran Mekong

promueve el regionalismo sin socavar el multilateralismo dado que se basa en la integración de los mercados y no en la integración institucional, en consonancia con la política de la ASEAN de desarrollar su zona de libre comercio mediante un ambicioso programa de liberalización en el contexto de un regionalismo abierto (Menon, 2005). En consecuencia, la Subregión del Gran Mekong y los otros grupos subregionales se consideran factores constructivos, y no obstáculos, para la integración en la ASEAN, teniendo en cuenta asimismo que el plan de la Subregión del Gran Mekong hasta 2022 está estrechamente armonizado con las hojas de ruta de la ASEAN.

Recuadro 6.1 Subregión del Gran Mekong

A fin de contrarrestar las crecientes disparidades de ingresos y hacer realidad la meta de una Subregión del Gran Mekong libre de pobreza y ambientalmente rica, el Banco Asiático de Desarrollo (BASD) desarrolló el modelo de corredor económico, incorporándolo al programa para la Subregión del Gran Mekong. El objetivo fundamental de este modelo es la construcción de carreteras transfronterizas entre los principales centros económicos. A lo largo de esas carreteras se encuentran mercados que constituyen núcleos finales y etapas intermedias de la conexión de zonas lejanas y empobrecidas con los centros económicos. En el contexto de la Subregión del Gran Mekong, gracias a los corredores económicos se ha logrado aumentar el crecimiento económico en algunas provincias del Mekong mediante el mejoramiento de las carreteras en el corredor económico este-oeste y la terminación del Segundo Puente Internacional del Mekong. Además, actualmente el programa promueve la agricultura por contrata en la República Democrática Popular Lao para los mercados tailandés y chino (caña de azúcar, maíz y col). Mediante un programa de capacitación para el liderazgo destinado a funcionarios de la Subregión del Gran Mekong, denominado Plan de Phnom Penh para el Fomento de la Gestión, el BASD ha reforzado la capacidad de los funcionarios de nivel medio y superior en esferas relacionadas con la competitividad y el crecimiento inclusivo.

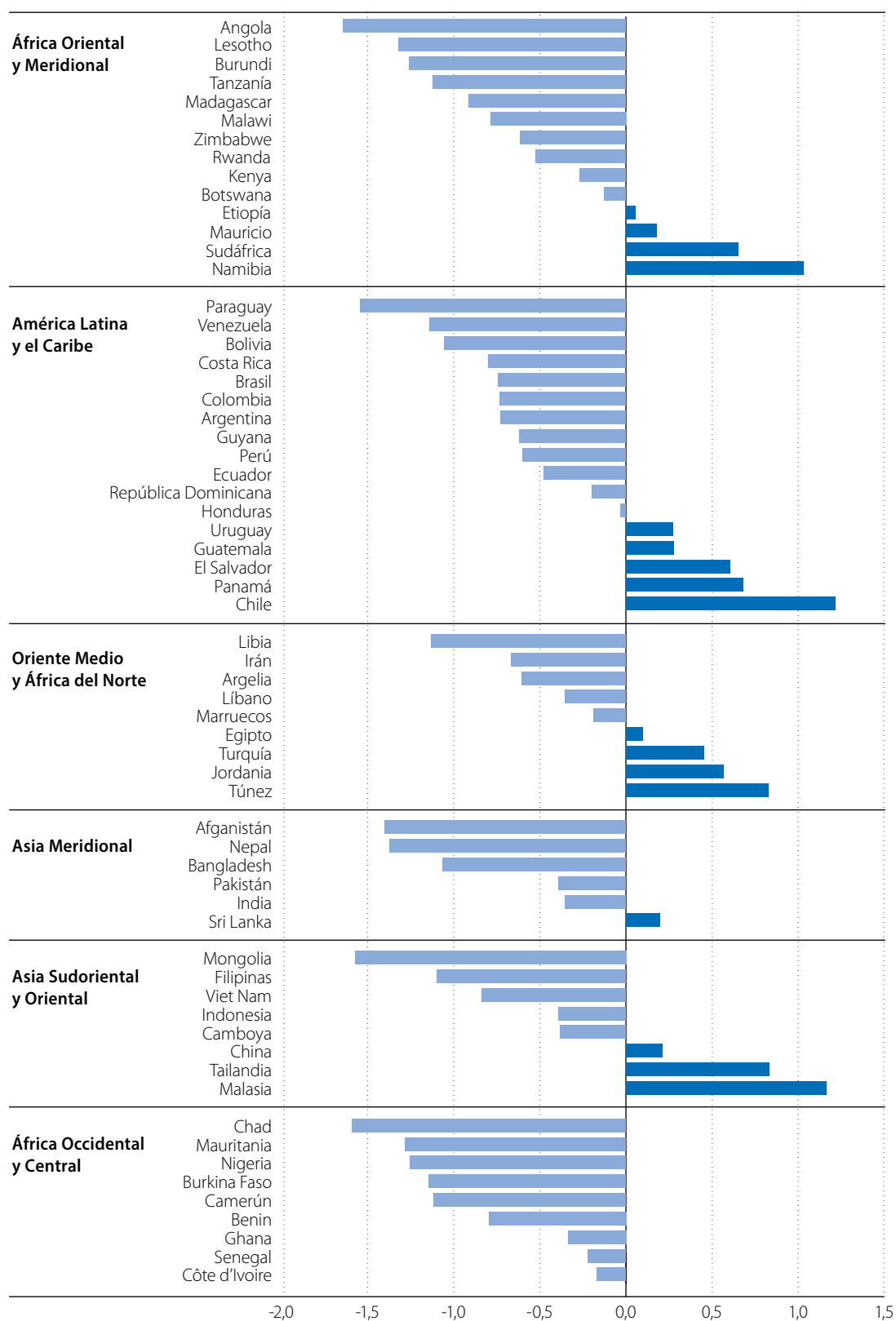
Fuente: OCDE (2014).

La calidad de la infraestructura es inferior a la media en todos los países del Asia Meridional salvo Sri Lanka (véase el gráfico 6.6), lo que podría menoscabar la integración no solo a nivel interno (esto es, la conexión con regiones más lejanas), sino también a nivel regional e internacional. Los resultados de la India y el Pakistán se sitúan entre los de China y los de Indonesia, pero los demás países del Asia Meridional se cuentan entre los de más bajo rendimiento en Asia, sobre todo el Afganistán, Bangladesh y Nepal, que presentan resultados particularmente deficientes.

En comparación con otras regiones en desarrollo, los países de América Latina y el Caribe muestran resultados que son superiores en promedio a los de África y del Asia Meridional en términos de densidad tanto vial como ferroviaria. Incluso si se comparan con la región del Asia Sudoriental, los países de América Latina y el Caribe cuentan con redes ferroviarias más densas, aunque su red de carreteras no es tan extensa (Banco Mundial, 2015). Conviene advertir de que las mediciones de la densidad de las redes viales y ferroviarias son indicadores imperfectos de la cantidad de servicios de transporte aptos para el desarrollo de conexiones transfronterizas, en la medida en que no permiten determinar si los centros de producción están conectados efectivamente con los mercados. En América Latina y el Caribe la calidad de la red de carreteras, estimada tomando como indicador aproximado la proporción de caminos no pavimentados, es relativamente mala si se compara con la de otras regiones en desarrollo: en promedio, casi el 70% de las carreteras de esta región no están pavimentadas, mientras que la proporción es de menos del 30% en las regiones del Asia Sudoriental y el Oriente Medio y África del Norte, y de menos del 50% en el Asia Meridional. En consecuencia, la mitad de los países se sitúa muy por debajo de la media del índice de calidad de la infraestructura.

En el caso de África, la lejanía no puede considerarse solo en términos de distancia geográfica; hay elementos cruciales relacionados con la calidad de la infraestructura que exacerban esa condición. El gráfico 6.6 muestra que, a excepción de Sudáfrica y unos pocos países más pequeños, la mayoría de los países de la región tiene resultados por debajo de la media mundial (la línea cero) en lo que respecta a la calidad de la infraestructura. Los países sin litoral pueden resultar

Gráfico 6.6 Calidad de la infraestructura, por regiones



Fuente: Índice de Competitividad Global, 2010

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241355>

desproporcionadamente afectados por la poca fiabilidad de las rutas de suministro, dado que las empresas se enfrentan a un alto grado de incertidumbre con respecto al suministro de insumos por conducto de otras jurisdicciones, así como a sus costos de producción. Según datos referentes a casos concretos, las empresas en Burundi y Zimbabwe, por ejemplo se ven obligadas a mantener existencias de los insumos importados para abarcar hasta un año de producción a fin de no quedarse sin reservas.

Tanto la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) como la Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO) han dado prioridad a la integración del transporte por carretera en la subregión. La CEDEAO puso en marcha un programa prioritario de transporte vial, que prevé la facilitación del transporte transfronterizo por carretera y la construcción de una red vial para la zona occidental de África que incluye la carretera costera transfronteriza de Lagos a Nouakchott y la carretera transaheliana de Dakar a N'Djamena. En otra fase del programa está prevista la interconexión vertical de tramos de carretera (norte-sur) con el fin de vincular a los países sin litoral con los países costeros. Aunque aún no está terminada, la red vial del África Occidental se considera uno de los logros más importantes del programa de integración de la CEDEAO. El proyecto ferroviario de la CEDEAO no ha sido tan exitoso. Aunque ha contado con el respaldo de una fuerte voluntad política por parte de los países miembros de la CEDEAO, resulta menos claro cuáles son los organismos donantes que se han comprometido a financiarlo.

Recuadro 6.2 El transporte en la CEDEAO

Transporte vial

Según cálculos de 2006, más del 80% (3.777 de los 4.560 kilómetros) de la carretera costera transfronteriza de Lagos a Nouakchott está terminado. Asimismo, se han terminado 3.894 kilómetros de la carretera transaheliana que une Dakar a N'Djamena, que representan el 87% de la longitud total de 4.460 kilómetros. En 2012, la CEDEAO y la República Popular China firmaron un acuerdo de cooperación económica. Una parte de ese acuerdo prevé la construcción de una carretera costera de 2.000 kilómetros a lo largo del África Occidental entre Dakar y Lagos.

Transporte ferroviario

En 2002 se firmó un acuerdo de préstamo entre la CEDEAO y el BafD a fin de realizar un estudio de viabilidad sobre un plan maestro para una vía férrea subregional. Esta vía, de 1.178 kilómetros de longitud y con un costo estimado de 58.900 millones de dólares EE.UU., cuya finalidad es conectar a Nigeria con Benin, el Togo, Ghana y Côte d'Ivoire, ha avanzado muy lentamente. El proyecto ha suscitado considerables expectativas, pues se cree que puede transformar el sistema de transporte de la región mediante la introducción de nuevos servicios ferroviarios de alta velocidad para el transporte de mercancías y pasajeros. El proyecto tiene el potencial de mejorar notablemente la circulación de mercancías y personas, generar empleo, aumentar la eficiencia, reducir los costos del comercio internacional y, a la larga, fomentar el comercio intrarregional.

Fuente: OCDE (2014).

Sin embargo, la disminución de los costos del comercio no guarda relación solo con las infraestructuras para el comercio, sino también con la facilitación de los procedimientos comerciales. En cuanto al efecto adverso que los procedimientos aduaneros engorrosos pueden tener en el comercio, el ejemplo de Sudáfrica es sumamente revelador. Según el Banco Mundial (2010), en Nepal se requieren cerca de 200 firmas para el comercio de mercancías con la India, mientras que en la India se requieren unas 140 firmas para el comercio con Nepal. Con todo, estos obstáculos no son exclusivos de los países sin litoral: en un importante puesto fronterizo entre Bangladesh y la India, es frecuente que los camiones tengan que esperar más de cuatro días para atravesar la frontera (Banco Mundial, 2010).

El impacto potencial del grado de eficiencia de los puestos de frontera en el volumen y los costos del comercio y en los indicadores de participación en las cadenas de valor mundiales puede evaluarse de forma más precisa mediante los indicadores de facilitación del comercio. Estos indicadores fueron elaborados por la OCDE para ayudar a los gobiernos a programar y priorizar sus intervenciones en las esferas de política abarcadas por el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio. Los indicadores de facilitación del comercio de la OCDE, que abarcan 152 países de todos los niveles de ingreso, aportan amplia información sobre los resultados comerciales a nivel regional.

Recuadro 6.3 Puesto fronterizo entre la India y el Pakistán

La India y el Pakistán comparten un importante puesto fronterizo en Attari-Wagah, que constituye la única ruta terrestre para el comercio entre ambos países. Aunque el comercio transfronterizo por ese punto se limita a 137 productos mutuamente acordados por esos países, la importancia del puesto para el mejoramiento de su comercio bilateral es bien reconocida. Entre los principales productos que exporta la India al Pakistán se incluyen las tortas de soja, frutas y verduras frescas, galletas, carne fresca, fardos de algodón, enseres domésticos y gránulos de polipropileno. Por otra parte, entre los principales productos que la India importa del Pakistán figuran piedra de yeso, escoria, polvo de yeso, sal, ceniza de sosa, frutos secos, escamas cáusticas, dátiles secos, hierbas, peróxido de hidrógeno, piedra caliza, calcio, azúcar y enseres domésticos. En 2012, el Gobierno de la India estableció un puesto de control integrado en Attari, en el Punjab indio, en la zona lindante con Wagah, en el Punjab pakistaní.

El Gobierno de la India cuenta con una terminal de carga de 4.700 m², un almacén de 7.400 m² para las importaciones, un almacén de 3.400 m² para las exportaciones y un área de estacionamiento de 55.000 m² para la tramitación eficiente de la carga. Se dispone de instalaciones integradas de ventanilla única, entre las que se cuentan habitaciones especiales de cuarentena y aislamiento, centros de fumigación, una estación de pesaje en puente báscula, un sistema de altavoces, barreras y dormitorios. En Wagah, en el lado pakistaní del puesto de frontera, se están construyendo instalaciones análogas.

Según los datos proporcionados por el Servicio de Aduanas de la India, en 2012-2013 el valor total de las importaciones que entraron en el país por esa frontera ascendió a 292 millones de dólares EE.UU. (el 54% del total de las importaciones de la India procedentes del Pakistán en ese año), frente a 161 millones de dólares en 2011-2012, mientras que el valor de las exportaciones ascendió a 509 millones de dólares en 2012-2013 (el 25% del total de las exportaciones de la India al Pakistán en ese año), frente a 229 millones de dólares en 2011-2012. Este aumento del comercio se debió principalmente al establecimiento del puesto de control integrado. Los propios comerciantes interesados han señalado que la creación del puesto de control integrado ha reducido considerablemente sus costos de transacción y despacho de los envíos en frontera.

Actualmente este puesto de control integrado está en condiciones de procesar un número 10 veces mayor de camiones, y el movimiento de carga entre ambos países está permitido durante 12 horas al día, mientras que antes el límite era de ocho horas. Los problemas de congestión de tráfico son insignificantes desde que se puso en marcha el sistema de fichas para el despacho de la carga. En resumen, desde el establecimiento del puesto de control integrado, el número de camiones y el volumen de las exportaciones e importaciones se han incrementado notablemente.

Fuente: OOCDE- OMC, relatos de experiencias concretas (2015).

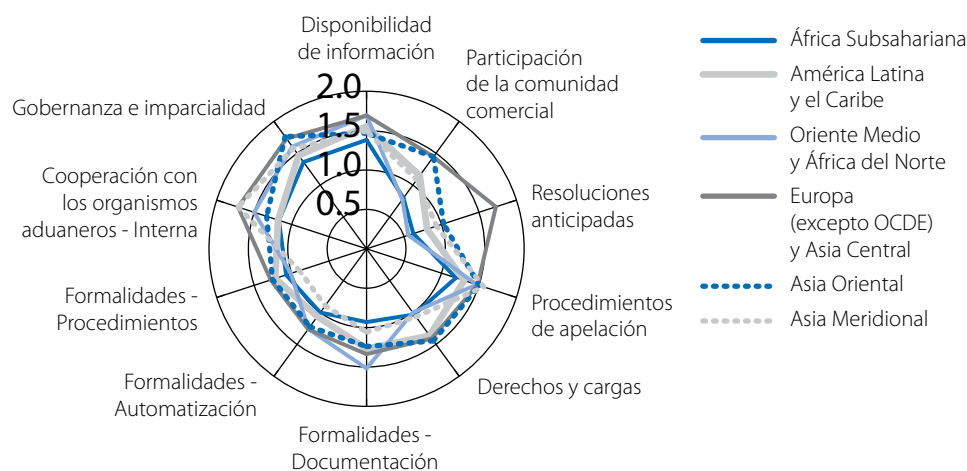
El gráfico 6.7 proporciona un panorama general del nivel de facilitación del comercio en Asia, Europa y el Asia Central, el Oriente Medio y África del Norte, América Latina y el Caribe, y el África Subsahariana, poniendo de relieve las diferencias en el grado de aplicación de las medidas de facilitación del comercio incluidas en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC y las esferas en que podrían introducirse mejoras más sustanciales. Las principales disparidades de aplicación entre regiones se refieren a aspectos tales como las consultas y la oportunidad de formular observaciones, las resoluciones anticipadas y, en menor medida, la simplificación y armonización de la documentación. La facilitación del comercio también puede fomentar el comercio intrarregional. Esta es una conclusión importante, pues las medidas de facilitación del comercio pueden actuar como elemento catalizador para consolidar las redes de producción regionales.

Las consultas y la oportunidad de formular observaciones, junto con la disponibilidad de información relacionada con el comercio, la proporcionalidad y transparencia de los derechos y cargas establecidos para la importación y la exportación, la automatización de los procedimientos en frontera y la simplificación de los procedimientos conexos constituyen conjuntos de medidas para desarrollar la actividad relacionada con la oferta en las cadenas de valor (vinculaciones descendentes) o la base de exportación del país de referencia (OCDE, 2015a). Por otra parte, las resoluciones anticipadas, la simplificación de los procedimientos y controles aduaneros, la proporcionalidad y transparencia de los derechos y

cargas de importación y exportación y la automatización de los procedimientos en frontera parecen fomentar sobre todo las actividades relacionadas con la demanda (vinculaciones ascendentes) de la cadena de valor. Estas conclusiones subrayan claramente la importancia que tienen para las empresas la previsibilidad y la rapidez de la circulación de las mercancías a la hora de adoptar decisiones en materia de abastecimiento.

El análisis basado en los indicadores de facilitación del comercio de la OCDE también arroja una correlación positiva entre las mejoras del rendimiento resultantes de la facilitación del comercio, por una parte, y la participación en las cadenas de valor mundiales, por la otra. El efecto de las medidas de facilitación del comercio parece ser más intenso cuando el valor añadido se origina en las industrias de mediano a bajo nivel tecnológico, como los sectores de la minería y extracción o los metales básicos, o en las industrias de mediano o alto nivel tecnológico, como las de equipo de transporte, productos químicos y equipo eléctrico y óptico, mientras que el sector de destino del valor añadido corresponde a las industrias con un nivel tecnológico alto y mediano alto. La disponibilidad de información comercial actualizada, suficiente y fácilmente accesible, así como la existencia de requisitos de documentación simplificados y armonizados a nivel internacional, parecen ser factores particularmente importantes en el caso del abastecimiento de insumos extranjeros para el equipo de transporte, los productos químicos y el equipo eléctrico y óptico.

Gráfico 6.7 Indicadores de facilitación del comercio, por regiones



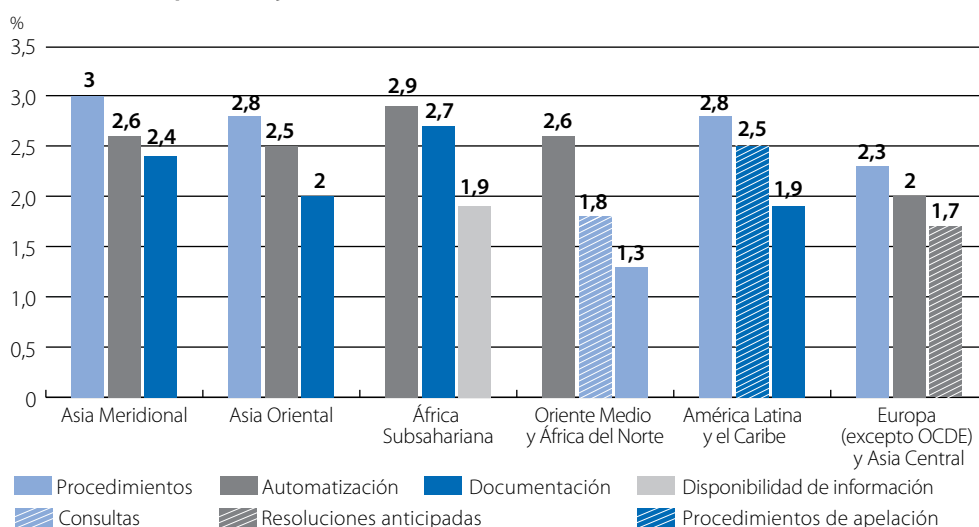
Nota: Los valores de los indicadores de facilitación del comercio oscilan entre 0 y 2, correspondiendo 2 al mejor rendimiento. Esos valores indican el rendimiento medio de cada grupo de países según los indicadores de facilitación del comercio.

Fuente: OCDE, Indicadores de facilitación del comercio

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933241362>

Los indicadores de facilitación del comercio de la OCDE también permiten examinar los distintos grados de repercusión de las medidas de facilitación del comercio en determinadas regiones y de ese modo poner de relieve las diversas prioridades (OCDE, 2013). La simplificación de los procedimientos en frontera es la esfera de política que parece revestir mayor importancia para mejorar las corrientes comerciales y reducir los costos del comercio en los países europeos no miembros de la OCDE, así como en todas las regiones de Asia y en América Latina y el Caribe. En cambio, lo que más parece importar en el África Subsahariana es la simplificación de los documentos comerciales, y en el Oriente Medio y África del Norte la automatización de los procesos fronterizos. Las posibilidades de realizar una amplia reforma de la facilitación del comercio a fin de reducir los costos del comercio son del 17% en el África Subsahariana, del 16,7% en el Asia Meridional, del 16,2% en América Latina y el Caribe, del 12,7% en los países europeos no miembros de la OCDE y el Asia Central, del 15,9% en el Asia Oriental y del 10,2% en el Oriente Medio y África del Norte.

Gráfico 6.8 Reducción potencial de los costos del comercio, por regiones (en porcentaje)



Fuente: Indicadores de facilitación del comercio de la OCDE.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933241372>

INICIATIVAS REGIONALES DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO

La infraestructura relacionada con el comercio, la facilitación del comercio y la creación de un entorno propicio para el comercio no solo son algunos de los principales desafíos para la integración en las cadenas de valor mundiales identificados por los análisis económicos y las encuestas; también son temas centrales de la Iniciativa de Ayuda para el Comercio. A menudo estas cuestiones se abordan en el marco de las iniciativas de cooperación regionales, cuya finalidad es fomentar el comercio y la inversión dentro de las regiones, lo que a su vez refuerza las redes de producción regionales. El argumento más evidente a favor de esas iniciativas destinadas a abordar el problema de los costos del comercio se basa en la geografía, dado que muchos de esos costos dependen de factores regionales. Entre las iniciativas regionales en esta esfera se cuentan la utilización conjunta de las instalaciones fronterizas o la armonización y la cooperación regionales con miras a eliminar duplicaciones (que surgen debido a la existencia de normas distintas en los países) y costos de fricción (por ejemplo, la utilización ineficiente del tiempo a causa de la repetida carga y descarga de las mercancías).

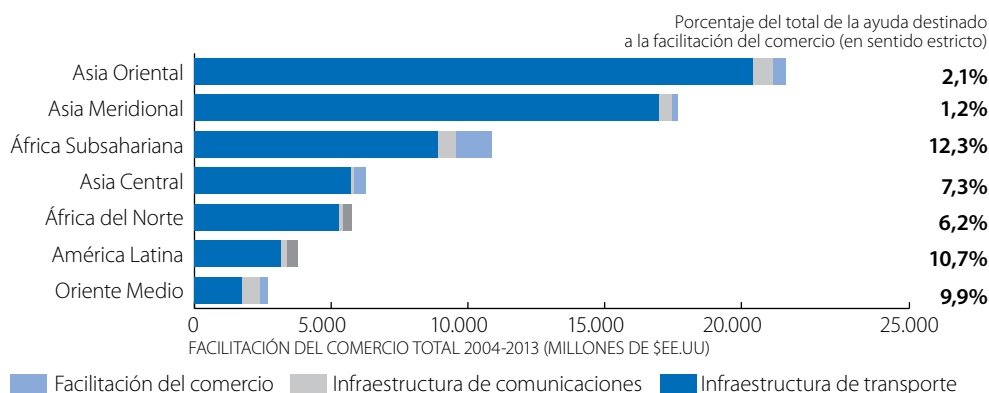
Distribución regional de la ayuda destinada a la facilitación del comercio

Como han señalado Helble *et al.* (2012), la proporción de desembolsos de ayuda para el comercio destinada a la facilitación del comercio en sentido estricto (es decir, los procedimientos en frontera), en comparación con los desembolsos destinados a la infraestructura, apenas se ha modificado a lo largo del tiempo. Sin embargo, se observan considerables diferencias entre las regiones. Durante el período 2004-2013, el porcentaje de la financiación destinado a la facilitación del comercio varió del 1,2% en la región del Asia Meridional a un 12,3% en la del África Subsahariana (gráfico 6.9). En cuanto a la infraestructura, la mayor parte de la financiación se destina al transporte (95% en el Asia Meridional y el Asia Oriental). El apoyo prestado a la infraestructura de comunicaciones alcanza su nivel más elevado en el Asia Oriental y Meridional, el Oriente Medio y el África Subsahariana.

En el Asia Central, la mayor parte de la ayuda se destina a proyectos de infraestructura de transporte. Entre estos destaca el consistente en el desarrollo de un corredor denominado Cooperación Económica Regional de Asia Central (CAREC). En 2011, al final del primer decenio de aplicación del programa, se formuló el marco estratégico del Programa

de Cooperación Económica Regional de Asia Central para 2011-2020 (CAREC 2020) y se reformularon los objetivos originales del programa en un conjunto de objetivos más precisos (véase el recuadro 6.4). Las estrategias y los planes de acción a nivel sectorial se han redefinido a fin de armonizarlos con los objetivos del CAREC 2020, teniendo en cuenta la experiencia adquirida a la luz de la aplicación y las respuestas a los cambios del entorno. La composición del CAREC se ha ampliado e incluye actualmente al Pakistán y Turkmenistán.

Gráfico 6.9 Corrientes de ayuda destinadas a la facilitación del comercio y a la infraestructura durante el período 2004-2013, por regiones



Fuente: OCDE, sobre la base de datos del SNPA de la OCDE.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933241387>

Los elementos de infraestructura y de facilitación del comercio también pueden combinarse en los proyectos regionales, como la Estrategia de Facilitación del Transporte y el Comercio en el CAREC, que incluye asimismo un componente de facilitación del comercio administrado por el Comité de Cooperación Aduanera. Los aspectos mixtos del proyecto han contribuido a reducir el tiempo medio de despacho en los cruces de frontera en un 8%, o en casi una hora, de 10,9 horas en 2012 a 10,0 horas en 2013 (Informe anual de medición y seguimiento del desempeño de los corredores del CAREC, 2013). En particular, se acortó notablemente el tiempo requerido para cruzar la frontera, de 8,9 horas a 5,6 horas en promedio, gracias a una tramitación más ágil en casi todos los corredores.

Un proyecto vial africano en el que se trató de combinar elementos de facilitación del comercio con componentes de infraestructura de transporte, aunque con menos éxito, es el proyecto de facilitación del transporte comercial entre Abidján y Lagos, puesto en marcha por la CEDEAO. Además de mejorar la infraestructura vial del corredor, este proyecto incluye elementos como la coordinación y la supervisión y evaluación de los progresos realizados en el corredor. Una evaluación preliminar indica que el proyecto se está desarrollando de forma gradual. Sin embargo, se observan deficiencias de aplicación, en particular una insuficiente identificación nacional con el proyecto, así como problemas relacionados con la reunión de datos, factor que permitiría evaluar mejor sus resultados.

Los proyectos centrados específicamente en la facilitación del comercio son predominantes en el África Subsahariana. Recientemente, de conformidad con el plan de acción de la Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD), la CEDEAO y la UEMAO establecieron un programa regional de facilitación del transporte y el tránsito por carretera entre Estados del África Occidental (la UE ha prometido 63,8 millones de euros por concepto de asistencia técnica a este proyecto con cargo al noveno Fondo Europeo de Desarrollo). El programa incluye las siguientes actividades: simplificación y armonización de los reglamentos, procedimientos y documentos relativos al transporte por carretera; establecimiento de puestos conjuntos de control fronterizo en los corredores interestatales; y creación de observatorios a fin de identificar y analizar las prácticas anormales que impiden el tráfico fluido por la red de carreteras. Pese a que se han logrado algunos progresos, los Estados miembros han encontrado muchas dificultades en la aplicación de los programas de facilitación del transporte. A la luz de un análisis del grado de aplicación realizado por la Comisión de la CEDEAO y la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), se pusieron de relieve varios factores que frenaban

la aplicación eficaz, incluidos un escaso nivel de promulgación de los protocolos del Plan de Liberalización del Comercio de la CEDEAO en la legislación nacional y una insuficiente divulgación de las normas y los procedimientos conexos. Esto demuestra que los agentes económicos no están suficientemente familiarizados con las convenciones del programa de facilitación del transporte interestatal. En consecuencia, siguen existiendo numerosos puestos de control y obstáculos no arancelarios debido a una falta de coordinación de los procedimientos aplicables a las mercancías y las personas.

Recuadro 6.4 CAREC

En consonancia con los objetivos del CAREC 2020, el Comité Coordinador del Sector del Transporte y el Comité de Cooperación Aduanera del CAREC han venido aplicando conjuntamente la Estrategia de Facilitación del Transporte y el Comercio del CAREC. Esta Estrategia tiene tres objetivos principales, a saber: 1) la creación de corredores competitivos en la región del CAREC; 2) la circulación eficiente de personas y mercancías por los corredores del CAREC y a través de las fronteras; y 3) redes de transporte y comercio sostenibles, seguras y adaptadas a las necesidades de los usuarios. El enfoque consolidado de la Estrategia tiene por objeto aprovechar al máximo los recursos dedicados al fomento de la competitividad y el comercio de la región.

En 2013 se realizó una evaluación de mitad de período de la Estrategia de Facilitación del Transporte y el Comercio a fin de mejorar la contribución de los productos del sector mediante una revisión de sus vinculaciones.

En 2012 ya se encontraba en buen estado el 80% de las carreteras del corredor que según la Estrategia para 2008-2017 debían estarlo para 2013. En 2013 se construyeron o modernizaron 1.312 kilómetros, rebasando la meta de 1.200 kilómetros fijada para ese año; esto también representa el 17% del total de 7.800 kilómetros de corredores cuyo mejoramiento está previsto para 2020. Como resultado de estos progresos, durante el período 2008-2013 se terminaron en total 4.970 kilómetros de tramos de carretera, lo que equivale al 85% de los 24.000 kilómetros cuya renovación está prevista. Los tramos de carretera restantes son el de Bishkek a Torugart en la República de Kirguistán, la carretera Este-Oeste en Azerbaiyán, la carretera regional del Oeste en Mongolia y la carretera de Aktau a Beyneu en Kazajistán. Casi se ha concluido la rehabilitación en curso de la carretera regional de Ulan Bator a la frontera rusa, que ya está abierta al tráfico de vehículos.

En cuanto a la red ferroviaria, están terminados unos 3.226 kilómetros, o cerca del 85%, de los 3.800 kilómetros previstos. En 2013 se inició la construcción del tramo Atamyrat-Ymamanzar-Akina (88 kilómetros). En otros subsectores de transporte, como la aviación civil, los puertos y los centros logísticos, están en curso de ejecución 13 proyectos.

La resultante Estrategia de Facilitación del Transporte y el Comercio para 2020, que incluye un plan de acción para su aplicación durante el período 2014-2020, tiene por objeto alcanzar las tres metas originales de forma más eficiente y completa. La terminación de los seis corredores multimodales estratégicos sigue siendo una prioridad. La Estrategia para 2020 también prevé extensiones de algunos corredores a fin de: 1) asegurar la conexión con los puertos; 2) ofrecer rutas alternativas en los corredores existentes; 3) aumentar la cobertura y la interconectividad geográficas; 4) incluir una red ferroviaria, ideal para el transporte de carga a destinos lejanos; y 5) crear centros intermodales.

Fuente: OCDE, 2014.

Los puestos conjuntos de control fronterizo establecidos por la CEDEAO también han suscitado considerables expectativas pero aún se enfrentan a importantes problemas debido a la falta de financiación para el establecimiento de los puestos pendientes y a una insuficiencia de capacidad y conocimientos en los Estados miembros, lo que les impide apoyar a la CEDEAO en la ejecución de los proyectos relativos a los puestos conjuntos de control fronterizo, como se señaló en una reciente evaluación del proyecto.

La segunda región que más ayuda ha recibido para la facilitación del comercio es América Latina. Por ejemplo, en el marco del Proyecto Mesoamérica, con apoyo del BID (véase el recuadro 7), se puso en marcha el Procedimiento Mesoamericano para el Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), un sistema electrónico para la gestión eficiente de las mercancías en tránsito de México a Panamá. En el Brasil, los sectores empresarial y estatal colaboraron en la aplicación de un proyecto para trazar un mapa del comercio exterior con miras a reducir los obstáculos internos al comercio de mercancías. Este proyecto, que se ha considerado un ejemplo exitoso de alianza público-privada (véase

Foro Económico Mundial, "Enabling trade - catalysing trade facilitation agreement implementation in Brazil"), sentó las bases para la puesta en marcha de la ventanilla única del Brasil. El Brasil se propone asimismo realizar proyectos análogos en el Uruguay y el Paraguay prestándoles asistencia técnica y financiera.

Recuadro 6.5 Puestos conjuntos de control fronterizo en la CEDEAO

El programa incluye la construcción y el equipamiento de puestos (conjuntos) de control fronterizo, con escáners y estaciones de pesaje en puente báscula. Hasta la fecha se han terminado los puestos de Togo/Ghana y Benin/Níger. Entre los elementos en curso de habilitación se cuentan los puentes de Nigeria/Benin, Benin/Togo y Gambia/Senegal. Los dos últimos se realizan con financiación del Banco Africano de Desarrollo. Los tres restantes puestos conjuntos de control fronterizo que requieren financiación son los de Elubo/Noé (Ghana/Côte d'Ivoire), Kouremale (Guinea/Malí) y Paga (Ghana/Burkina Faso).

Como parte del programa se ha establecido asimismo una guía regional genérica para ofrecer orientación sobre el establecimiento y funcionamiento de los puestos conjuntos de control fronterizo en el África Occidental. El marco incluye asimismo un compendio de manuales de procedimientos operacionales que contiene todos los procedimientos que han de aplicarse en cada puesto de frontera oficial, con especificaciones adaptadas a la situación de las distintas fronteras.

El concepto de puesto conjunto de control fronterizo se basa en el intercambio de información y la interconexión de los sistemas de administración aduanera. Se utilizará la TIC para asegurar la inspección y los controles en frontera de forma simultánea. Los principios establecidos por la Organización Mundial de Aduanas en materia de gestión integrada de las fronteras, ventanillas únicas y gestión de riesgos se adoptarán e incorporarán en las actividades de los funcionarios y los organismos que intervienen en la frontera a fin de reducir al mínimo el tiempo y el costo del tránsito fronterizo. El concepto incluye asimismo la capacitación de los funcionarios de control fronterizo y la sensibilización de los usuarios.

Fuente: OCDE (2014).

Recuadro 6.6 Mapa del comercio exterior del Brasil

El proyecto para la elaboración de un mapa del comercio exterior del Brasil se llevó a cabo gracias a una asociación de la Confederación Nacional de Industria (CNI) y Aliança PROCOMEX (una alianza en la que participan empresas y asociaciones comerciales a fin de contribuir a la modernización de los procedimientos aduaneros en el Brasil), con el Ministerio de Finanzas (del que depende la autoridad aduanera) y el Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior. Como parte del proyecto se realizó un diagnóstico de los obstáculos y se formularon recomendaciones encaminadas a mejorar el proceso de importación y exportación. El Gobierno utilizó los resultados del mapa como base para la creación de la ventanilla única del Brasil.

La finalidad del proyecto era proporcionar al Gobierno un mapa de los procesos de importación y exportación administrados por los servicios aduaneros en el que se identificaran los sistemas, las normas y las oportunidades a fin de aumentar la eficiencia de los procesos de autorización y despacho en el Brasil. Otro resultado del proyecto fue una lista de recomendaciones del sector privado sobre la base del mapa trazado y una reseña de los aspectos cuyo diseño podía mejorarse y de las normas que debían modificarse, que fueron elaboradas conjuntamente por las autoridades gubernamentales y el sector privado.

En el transcurso del proyecto se celebraron 59 reuniones entre la administración y el sector privado, representado por 118 grandes empresas con actividades de comercio, así como por asociaciones empresariales de los sectores más importantes. El mapa de cuatro procesos, correspondientes a la exportación por tierra, mar y aire y los procedimientos de admisión temporal, ya está terminado. El mapa de los procedimientos de importación por mar, tierra y aire y de los procedimientos de regímenes de exportación específicos aún está en curso.

Fuente: OCDE-OMC, relatos de experiencias concretas, 2015.

En cambio, el Asia Meridional ha sido destinataria de pocos proyectos de asistencia centrados en la facilitación del comercio en sentido estricto, pese a haber recibido bastante ayuda para infraestructura relacionada con la facilitación del comercio. No obstante, las reformas en materia de facilitación del comercio iniciadas en el puesto fronterizo de Attari-Wagah han desempeñado un papel importante en el mejoramiento del comercio entre la India y el Pakistán y han transformado los medios de subsistencia de la población de las zonas fronterizas (véase el recuadro 6.3).

COOPERACIÓN REGIONAL

Como ya se ha explicado, la ayuda para el comercio regional puede contribuir notablemente a las redes de producción e intensificar la participación en las cadenas de valor. En la siguiente sección se analizan los agentes y las iniciativas regionales que contribuyen a mitigar los obstáculos para la creación y ampliación de las redes de producción y a facilitar la participación en las cadenas de valor.

En Asia

En el curso de diversas oleadas de liberalización unilateral y cooperación regional, el Asia Oriental se ha orientado más hacia el exterior y se ha vinculado en mayor medida a las redes de producción mundiales. Estos logros son resultado de la cooperación en el marco de la ASEAN. Las economías en transición de la ASEAN tienden a valorar más la cooperación regional y han recibido una mayor cantidad de fondos por concepto de ayuda para el comercio nacional, lo que ha facilitado el mejoramiento de los vínculos del comercio y la inversión extranjera directa. La finalidad del plan para la Comunidad Económica de la ASEAN aprobado en 2007 era movilizar los recursos necesarios para alcanzar sus objetivos, los cuales también podían reflejarse en la agenda para el desarrollo después de 2015.

La aplicación eficaz de los programas incluidos en el plan económico comunitario de la ASEAN es indispensable para mantener la vibrante integración de la ASEAN en la dinámica región de Asia y el Pacífico. Como uno de los principales facilitadores de las redes de producción de la región, la Comunidad Económica de la ASEAN ayudará a vincular a la región con los mercados mundiales y de esta forma generará empleo en un contexto de regionalismo abierto. Esa integración impulsada por el mercado se ve ahora acelerada por la decisión intergubernamental de adoptar una carta de la ASEAN, lo que aumenta las expectativas de obtener resultados aún mejores en esta región. Sin embargo, algunos miembros son reacios a llevar adelante reformas aduaneras de alcance regional (la ventanilla única de la ASEAN, el documento de declaración de aduana y los certificados de origen de la ASEAN avanzan lentamente); la ayuda para el comercio a nivel nacional parece ser más eficaz y las mejoras en materia de gestión aduanera no han sido parejas en los distintos países miembros.

El Banco Asiático de Desarrollo (BASD) viene apoyando las actividades relacionadas con el comercio incluso desde antes de que se pusiera en marcha la Iniciativa de Ayuda para el Comercio, en particular los proyectos de infraestructura de ámbito transfronterizo, la facilitación del comercio y la modernización de las aduanas, la promoción y diversificación de las exportaciones y el apoyo normativo e institucional a los regímenes comerciales. Sin embargo, hasta el lanzamiento de la Comunidad Económica de la ASEAN, en 2007, el BASD no adoptó un enfoque regional en sus operaciones relacionadas con el transporte y la energía. Actualmente está alineándolas estrechamente con la puesta en marcha efectiva de la Comunidad Económica de la ASEAN, lo que entraña un mayor fomento de las iniciativas de cooperación regional en diversas esferas, como la logística, el comercio y los corredores económicos. El BASD también presta apoyo a diversas actividades de la ASEAN que son esenciales para las estrategias generales del conjunto de programas subregionales (como el proyecto de la Subregión del Gran Mekong descrito anteriormente).

En América Latina y el Caribe

Los países de América Latina y el Caribe han venido incorporando medidas de facilitación del comercio en sus iniciativas regionales y acuerdos de libre comercio. La tercera parte de los acuerdos comerciales preferenciales de América Latina y el Caribe incluye compromisos de facilitación del comercio. No existe una única iniciativa que abarque a todos los países de la región, como ocurre en el Asia Oriental.

El acuerdo marco de la iniciativa de la Alianza del Pacífico contiene un capítulo sobre facilitación del comercio y cooperación aduanera en el que se incluyen disposiciones de facilitación del comercio relativas a la publicación de información, las resoluciones anticipadas y los procedimientos de apelación y revisión de decisiones administrativas, la separación entre el levante de las mercancías y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas, y la adopción de sistemas de gestión del riesgo. Además, la Alianza del Pacífico ha venido colaborando estrechamente con el sector privado a fin de tener en cuenta las cuestiones que los empresarios latinoamericanos de la región consideran más importantes.

Los países centroamericanos han hecho hincapié en la armonización de los procedimientos aduaneros y el establecimiento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) y su Reglamento (RECAUCA), actualmente en su cuarta versión. Esto ha ido acompañado de notables progresos a nivel interno, como las ventanillas únicas para el comercio exterior establecidas en Costa Rica, Guatemala y Panamá. Estas ventanillas únicas reúnen a todas las entidades y organismos e instituciones gubernamentales encargados del comercio exterior en un único punto de contacto y han facilitado enormemente las formalidades para las exportaciones al reducir el tiempo y los costos de tramitación.

Recuadro 6.7 El proyecto TIM

El programa piloto, ejecutado por El Salvador, está terminado para un gran número de rutas, puestos de aduanas y operaciones de tránsito. Sin embargo, según el coordinador de operaciones técnicas del proyecto en El Salvador, no todos los países aplican el programa al mismo ritmo. En diciembre de 2012, el proyecto TIM estaba en funcionamiento desde la frontera meridional de México hasta Panamá y en algunos puertos.

El proyecto TIM, que puso en marcha en 2008 el Banco Interamericano de Desarrollo, es también un ejemplo de cómo se ha utilizado la ayuda para promover la armonización de los procesos aduaneros. El proyecto, centrado en el cruce fronterizo de El Amatillo entre Honduras y El Salvador, implantó un sistema electrónico con utilización de un único documento de tránsito fronterizo a fin de simplificar y armonizar los dilatados trámites. Se ha comunicado una reducción del 87% del tiempo necesario para el cruce de la frontera por El Amatillo, que ahora se realiza en ocho minutos en lugar de los 62 minutos que requería anteriormente, y se ha reducido asimismo la documentación necesaria. El TIM también ha permitido mejorar la rastreabilidad de las mercancías que atraviesan la frontera, recaudar ingresos por concepto de impuestos y hacer estimaciones de riesgos. El éxito del proyecto dio lugar a la puesta en marcha de proyectos similares en otros puntos fronterizos de la región gracias a una financiación adicional de 950.000 dólares EE.UU. destinada a México, Guatemala, Nicaragua, Costa Rica y Panamá.

La próxima fase del TIM, el Tránsito Internacional Multimodal de Mercancías (corredor del Pacífico) abarca a Belice, Colombia, la República Dominicana y la Zona de Libre Comercio de Colón en Panamá. La cooperación para el proyecto, que cuenta con apoyo del BID, comenzó en 2012. El proyecto se encuentra en sus etapas iniciales, centradas en la búsqueda y contratación de expertos en tránsito de mercancías. La coordinación entre los diversos proyectos es importante para impulsar en medida sustancial la integración de los mercados y, en última instancia, el fomento de las exportaciones y el aumento de la competitividad. Esto es particularmente cierto en este caso, dado que ese último proyecto está relacionado con el proyecto de interoperabilidad de la ventanilla única, cuya finalidad es poner en marcha una ventanilla única con miras a simplificar los procedimientos comerciales en los países centroamericanos. Este último proyecto está en su fase preliminar, con un grado de aplicación del 20%.

Fuente: OCDE-OMC, relatos de experiencias concretas, 2015.

El Proyecto Mesoamérica se centra en la facilitación del comercio y la competitividad y ha promovido iniciativas tales como el Tránsito Internacional de Mercancías (TIM) para facilitar el cruce de las mercancías a través de las fronteras mediante la simplificación de los procedimientos aduaneros, el mejoramiento de los controles fiscales y de la rastreabilidad de las operaciones comerciales, y la puesta en marcha de sistemas modernos de análisis del riesgo (véase el recuadro 7). Análogamente, en la región del Caribe los jefes de Estado de la Asociación de Estados del Caribe establecieron en 2014 un grupo de trabajo sobre facilitación del comercio, y las administraciones de aduanas de los países de la región convinieron en vincular sus sistemas de información y ampliar el sistema TIM.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) viene apoyando la integración desde sus comienzos y, en el contexto del noveno aumento general del capital del Banco, ha reforzado esta prioridad institucional mediante el establecimiento de una meta para 2015 consistente en invertir el 15% de sus préstamos en proyectos de integración. Este importante mandato destinado a estimular la integración mundial y regional de los países de América Latina y el Caribe requiere soluciones más creativas y dinámicas. El fondo del BID es el principal proveedor de ayuda al sector de infraestructura en América Latina. En efecto, el costo estimado de todas las inversiones realizadas en el marco del Proyecto Mesoamérica en los ámbitos de la energía, la facilitación del comercio y el transporte asciende a unos 3.000 millones de dólares EE.UU. Los recursos de ayuda para el comercio destinados directamente al Proyecto Mesoamérica suman 13,3 millones de dólares, de los que 10,8 millones son administrados por el BID.

En África

En África existen varios proyectos multinacionales y regionales de ayuda para el comercio, en curso de ejecución o en fase de planificación. Estos proyectos se centran principalmente en el desarrollo de las redes de transporte y en la facilitación de la circulación de personas, mercancías y medios de transporte por todos los países de la subregión. En los últimos años, un gran número de comunidades económicas regionales y gobiernos de África ha llevado a cabo iniciativas de facilitación del comercio. En general, sus esfuerzos se han concentrado en la eliminación de las barreras de carácter no físico que obstaculizan el transporte en los principales corredores de tránsito, en particular los que conectan a los países sin litoral con los puertos marítimos.

El COMESA estableció el Programa de facilitación del comercio y el transporte -que incluye la modernización y automatización de los procesos aduaneros- y el Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC), una herramienta integrada de gestión logística del transporte para la localización de equipo de transporte y partidas de carga en vías férreas, puertos, carreteras y otros componentes de las redes de transporte.

La CEDEAO y la UEMAO tienen varios programas en curso, incluido el programa de facilitación del transporte y el tránsito por carretera para el África occidental, cuya finalidad es mejorar el acceso de Burkina Faso y Malí a los puertos de Ghana, y el programa de facilitación del transporte y el comercio entre Abidján y Lagos, ejecutado conjuntamente por la UEMAO y la CEDEAO. El objetivo de este programa es reducir los obstáculos al comercio y el transporte en los puertos y las carreteras a lo largo de ese corredor mediante la creación de un mecanismo que identifique positivamente a los operadores con acceso autorizado.

La CAO, junto con sus Estados asociados, está ejecutando el Proyecto de facilitación del comercio y el transporte para África Oriental (bajo la dirección del Organismo de Coordinación del Transporte de Tránsito del Corredor Norte). Su objetivo principal es reducir los obstáculos no arancelarios y la incertidumbre relativa al tiempo de tránsito en los principales corredores.

La Comunidad del África Meridional para el Desarrollo (SADC) ha elaborado una Ley Modelo de Aduanas e identificado nuevos corredores comerciales, algunos de los cuales ya están en una primera fase experimental. Además del puesto de frontera con ventanilla única de Chirundu, se están haciendo esfuerzos por crear otros puestos entre Sudáfrica y Mozambique en Ressano Garcia/Lebombo y entre Sudáfrica y Zimbabwe en Beitbridge.

El BafD ha colaborado estrechamente en las actividades de facilitación del comercio. En marzo de 2012 estableció el Fondo Africano para el Comercio, dotado con varios millones de dólares, que es un organismo de asistencia técnica al comercio cuyo objetivo es acelerar la integración de los países miembros de las regiones y las comunidades económicas regionales en los sistemas de comercio regionales y mundiales. El Fondo se dedicará principalmente a mejorar la facilitación del comercio en los países miembros y las comunidades económicas regionales, y prestará asistencia técnica para apoyar la aplicación de los planes de acción de los países miembros y las comunidades económicas regionales en la esfera del comercio. El Fondo Africano para el Comercio es actualmente uno de los organismos de financiación de la asistencia técnica al comercio con mayor dotación del continente.

CONCLUSIONES

Como demuestra la creciente participación de muchos países en desarrollo en las cadenas de valor mundiales, la fragmentación de la producción y la formación de cadenas de valor mundiales ofrecen nuevas oportunidades a sus empresas y trabajadores. Si bien el grado y el carácter de la integración en las cadenas de valor mundiales, así como los beneficios resultantes, dependen de factores tales como la dotación de recursos, el tamaño y la ubicación geográfica de una economía, también están sujetos a la influencia de diversos factores relacionados con la política comercial y medidas conexas. En particular, los bajos aranceles de importación, tanto en el mercado interno como en los mercados de exportación, la participación en acuerdos comerciales regionales (ACR) y la apertura del país a la inversión extranjera directa son factores que pueden facilitar la participación en las cadenas de valor mundiales.

Varias otras esferas del desarrollo económico e institucional que revisten importancia para las cadenas de valor mundiales se inscriben en el marco de la Iniciativa de Ayuda para el Comercio. En particular, se estima que la facilitación del comercio y la calidad de la infraestructura, así como otros componentes relacionados con la facilitación del comercio (los derechos de propiedad, por ejemplo), tienen repercusiones considerables para la integración en las cadenas de valor mundiales, en algunos casos mucho mayores que las de determinados componentes convencionales de la política comercial. El importante papel que se suele asignar a la facilitación del comercio en particular es coherente con las respuestas a las encuestas realizadas conjuntamente por la OMC y la OCDE en 2015 y pone de relieve la creciente sensibilización de los socios y las comunidades económicas regionales sobre la necesidad de abordar las cuestiones relativas a la facilitación del comercio a fin de disminuir los costos del comercio y aumentar la participación en las cadenas de valor mundiales.

Es mucho todavía lo que cabe mejorar en esa esfera. África, el Asia Meridional y América Latina están bastante atrasadas en lo que respecta a los costos del comercio debido a la insuficiente calidad de su infraestructura y a la lentitud de sus progresos en algunos aspectos de la facilitación del comercio, como los procedimientos en frontera.

La cooperación regional puede ser una estrategia eficaz para promover la integración en las cadenas de valor y aumentar la integración regional, en particular tratando de superar los obstáculos que son de carácter regional más que nacional. Las repuestas a las encuestas conjuntas de la OMC y la OCDE en 2015 confirman que se han adoptado medidas en las principales esferas. El análisis de las iniciativas multinacionales y regionales de ayuda para el comercio muestra que algunos de los proyectos están arrojando resultados satisfactorios, mientras que otros no han logrado avanzar en igual medida.

Uno de los principales desafíos para el futuro es la necesidad de contar con una mejor coordinación regional de los proyectos de infraestructura y de facilitación del comercio en sentido estricto, como se ha hecho en la Subregión del Gran Mekong y el CAREC. Por ejemplo, en el África Subsahariana los proyectos de facilitación del comercio en sentido estricto cuentan actualmente con abundante financiación, pero no se dispone de la infraestructura de transporte y comunicaciones necesaria para que esos proyectos de facilitación del comercio sean realmente eficientes y permitan reducir los costos del comercio. En cambio, el Asia Oriental ha aplicado con gran eficiencia programas de facilitación del comercio, con el apoyo paralelo de importantes proyectos de infraestructura física destinados a aumentar no solo el número sino también la calidad de los transportes y las comunicaciones.

BIBLIOGRAFÍA

- Ahmed, S., S. Kelegama y E. Ghani (eds.) (2010), *Promoting Economic Cooperation in South Asia*, Banco Mundial, Washington D.C.
- Arvis, J.-F. et al. (2013), "Trade costs in the developing world: 1995-2010", *World Bank Policy Research Working Paper*, N° 6309.
- Banco Mundial (2015), "The structure of trade linkages and economic growth in the rise of the south", Oficina del Economista en Jefe para América Latina y el Caribe, Banco Mundial.
- Cadot, O., A. Asprilla, J. Gourdon, C. Knebel y R. Peters (2015), Deep regional integration and non-tariff measures: A methodology for data analysis, UNCTAD Policy Issues in International Trade and Commodities, Study Series, N° 69
- Fugazza, M. (2015), Maritime Connectivity and Trade, UNCTAD Policy Issues in International Trade and Commodities, Study Series, N° 70
- Gereffi, G., et al. (2001), "Globalisation, value chains and development", *IDS Bulletin*, volumen 32, N° 3, páginas 1-8.
- Haddad, M. (2007), "Trade integration in East Asia: the role of China and production networks", *World Bank Policy Research Working Paper*, N° 4160.
- Hoekman, B., y B. Shepherd (2013), "Who profits from trade facilitation initiatives?", CEPR Discussion Paper, N° 9490.
- Helble M., C. Mann y J. Wilson (2012), "Aid-for-trade facilitation," *Review of World Economics (Weltwirtschaftliches Archiv)*, Springer, volumen 148, N° 2, páginas 357-376.
- Hummels, D., J. Ishii y K.-M. Yi (2001), "The nature and growth of vertical specialization in world trade", *Journal of International Economics*, volumen 54, N° 1, páginas 75-96.
- Koopman, R., et al. (2011), Give credit where credit is due: tracing value added in global production chains, *NBER Working Paper*, N° 16426.
- Koopman, R., Z. Wang y S.-J. Wei (2012), "Tracing value-added and double counting in gross exports", *NBER Working Papers*, N° 18579, National Bureau of Economic Research, Inc.
- Kowalski, P., et al. (2015), "Developing countries participation in global value chains and its implications for trade and trade related policies", OECD Trade Policy Paper (de próxima publicación), Publicaciones de la OCDE.
- Kowalski P., y J. López-González (2015), "Trade, global value chains and inequality", OECD Trade Policy Paper (de próxima publicación), Publicaciones de la OCDE.
- Mayer, F., y W. Milberg (2013), "Aid for trade in a world of global value chains: chain power, the distribution of rents, and implications for the form of aid", Duke University Working Paper.
- Moisé, E., T. Orliac y P. Minor (2011), "Trade facilitation indicators: the impact on trade costs", OECD Trade Policy Paper, N° 118, Publicaciones de la OCDE.
- Moisé, E., y S. Sorescu (2013), "Trade facilitation indicators: the potential impacts on developing countries' trade", OECD Trade Policy Paper, N° 144, Publicaciones de la OCDE.
- Moisé, E., y S. Sorescu (2015), "Contribution of trade facilitation measures to the operation of supply chains", OECD Trade Policy Paper (de próxima publicación), Publicaciones de la OCDE.
- Novy, D. (2013), "Gravity redux: measuring international trade costs with panel data", *Economic Inquiry*, volumen 51, N° 1, páginas 101-121.

OCDE (2014), "The regional perspectives on aid for trade", OECD Series: The Development Dimension, Publicaciones de la OCDE.

Wilson, J. S., C. L. Mann y T. Otsuki (2003), "Trade facilitation and economic development: measuring the impact." *World Bank Working Paper*, N° 2988

Anexo 6.A1 Factores que determinan la participación, por grupos de ingreso, según EORA

ASCENDENTE

	Total		Países de ingreso alto		Países de ingreso mediano		Países de ingreso bajo	
	I	II	I	II	I	II	I	II
Aranceles cobrados (promedio ponderado)	-0,095 ³ (0,029)	-0,054 ¹ (0,030)	-0,046 (0,037)	-0,019 (0,041)	-0,132 ² (0,052)	-0,135 ³ (0,052)	-0,071 (0,047)	-0,069 (0,052)
Aranceles pagados (promedio ponderado)	0,084 ³ (0,029)	0,082 ³ (0,028)	-0,266 ³ (0,081)	-0,251 ³ (0,082)	-0,004 (0,065)	-0,005 (0,065)	0,067 ¹ (0,036)	0,066 ¹ (0,036)
Porcentaje de importaciones cubierto por acuerdos comerciales preferenciales	0,115 ¹ (0,061)	0,065 (0,058)	-0,210 ³ (0,063)	-0,260 ³ (0,069)	0,089 (0,185)	0,088 (0,185)	0,206 ³ (0,063)	0,206 ³ (0,063)
Porcentaje de exportaciones cubierto por acuerdos comerciales preferenciales	-0,088 (0,067)	-0,086 (0,066)	0,018 (0,074)	0,092 (0,089)	-0,044 (0,184)	-0,041 (0,183)	-0,06 (0,064)	-0,061 (0,063)
Apertura a la IED observada	0,489 ³ (0,053)	0,484 ³ (0,052)	0,852 ³ (0,056)	0,842 ³ (0,055)	0,680 ³ (0,162)	0,678 ³ (0,163)	0,161 ³ (0,050)	0,162 ³ (0,050)
Porcentaje de manufacturas en el PIB	0,228 ³ (0,070)	0,303 ³ (0,075)	0,652 ³ (0,051)	0,658 ³ (0,051)	0,559 ³ (0,164)	0,558 ³ (0,164)	-0,006 (0,063)	-0,007 (0,063)
Distancia al centro manufacturero más cercano (log)	-0,07 (0,070)	-0,121 ¹ (0,065)	0,449 ³ (0,102)	0,391 ³ (0,106)	0,05 (0,191)	0,078 (0,213)	-0,292 ³ (0,077)	-0,290 ³ (0,078)
Distancia a la actividad económica (log)	-0,146 (0,094)	-0,106 (0,089)	-0,524 ³ (0,084)	-0,465 ³ (0,091)	-0,271 (0,261)	-0,298 (0,281)	0,126 (0,115)	0,124 (0,115)
PIB (log)	-0,149 ³ (0,012)	-0,112 ³ (0,009)	-0,106 ³ (0,009)	-0,021 (0,043)	-0,747 ³ (0,133)	-0,897 ³ (0,274)	-1,039 ³ (0,219)	-0,871 (1,061)
Población (log)		-0,134 ³ (0,018)		-0,438 ² (0,216)		0,046 (0,058)		-0,019 (0,104)
Efectos fijos anuales	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Errores estándar agrupados (país y año)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Observaciones	834	834	202	202	325	325	307	307
R cuadrado	0,336	0,368	0,859	0,862	0,338	0,338	0,315	0,315

Nota: *1, 2 y 3 indican que las cifras se refieren a países incluidos, respectivamente, en los percentiles primero, segundo y tercero de la distribución mundial del PIB per cápita correspondiente a cada año.

Fuente: Base de datos EORA.

Anexo 6.A1 Factores que determinan la participación, por grupos de ingreso, según EORA

DESCENDENTE

	Total		Países de ingreso alto		Países de ingreso mediano		Países de ingreso bajo	
	I	II	I	II	I	II	I	II
Aranceles cobrados (promedio ponderado)	-0,126 ³ (0,030)	-0,116 ³ (0,032)	-0,316 ³ (0,060)	-0,206 ³ (0,070)	0,031 (0,042)	0,036 (0,042)	-0,135 ² (0,065)	-0,107 (0,065)
Aranceles pagados (promedio ponderado)	-0,196 ³ (0,033)	-0,196 ³ (0,033)	-0,438 ³ (0,107)	-0,380 ³ (0,103)	-0,292 ³ (0,056)	-0,291 ³ (0,056)	-0,124 ² (0,049)	-0,129 ³ (0,048)
Porcentaje de importaciones cubierto por acuerdos comerciales preferenciales	0,203 ³ (0,060)	0,191 ³ (0,059)	0,360 ¹ (0,188)	0,159 (0,190)	0,532 ³ (0,131)	0,533 ³ (0,130)	0,019 (0,076)	0,012 (0,076)
Porcentaje de exportaciones cubierto por acuerdos comerciales preferenciales	-0,094 (0,064)	-0,093 (0,064)	-0,29 (0,198)	0,009 (0,208)	-0,581 ³ (0,133)	-0,586 ³ (0,133)	0,134 (0,097)	0,121 (0,098)
Apertura a la IED observada	0,015 (0,047)	0,014 (0,047)	-0,017 (0,056)	-0,058 (0,046)	0,021 (0,138)	0,025 (0,138)	0,043 (0,186)	0,05 (0,185)
Porcentaje de manufacturas en el PIB	-0,173 ³ (0,049)	-0,156 ³ (0,054)	-0,189 ¹ (0,097)	-0,164 ¹ (0,085)	-0,059 (0,095)	-0,058 (0,095)	-0,259 ³ (0,097)	-0,264 ³ (0,097)
Distancia al centro manufacturero más cercano (log)	-0,170 ³ (0,061)	-0,182 ³ (0,061)	-0,106 (0,126)	-0,340 ³ (0,124)	0,041 (0,141)	-0,011 (0,155)	-0,347 ³ (0,091)	-0,329 ³ (0,092)
Distancia a la actividad económica (log)	0,195 ³ (0,069)	0,205 ³ (0,068)	0,057 (0,118)	0,293 ² (0,116)	0,035 (0,173)	0,085 (0,185)	0,627 ³ (0,124)	0,607 ³ (0,127)
PIB (log)	-0,056 ³ (0,012)	-0,047 ³ (0,012)	-0,069 ³ (0,016)	0,272 ³ (0,054)	-0,119 (0,082)	0,156 (0,195)	0 (0,224)	1,807 ¹ (0,971)
Población (log)		-0,032 ² (0,014)		-1,762 ³ (0,288)		-0,085 ¹ (0,048)		-0,204 ² (0,097)
Efectos fijos anuales	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Errores estándar agrupados (país y año)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Observaciones	834	834	202	202	325	325	307	307
R cuadrado	0,147	0,149	0,315	0,389	0,24	0,244	0,147	0,153

Nota: *1, 2 y 3 indican que las cifras se refieren a países incluidos, respectivamente, en los percentiles primero, segundo y tercero de la distribución mundial del PIB per cápita correspondiente a cada año.

Fuente: Base de datos EORA.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241396>

Anexo 6.A2 Factores de política que inciden en las corrientes de valor añadido en un modelo gravitacional				
		Value-added flow		
		Total	Países de ingreso alto	Países en desarrollo
Costos laborales unitarios (OCDE)	Coeficiente	-0,007	-0,002	
	Error estándar	(0,007)	(0,012)	
	Coeficiente, interlocutor comercial"	-0,033 ³	-0,039 ³	
	Error estándar, interlocutor comercial"	(0,007)	(0,012)	
	Observaciones	54.360	44.352	2.070
	R cuadrado	0,156	0,161	0,417
Regulación del mercado de productos (OCDE)	Coeficiente	-0,031 ³	-0,107 ³	-0,038
	Error estándar	(0,009)	(0,016)	(0,054)
	Coeficiente, interlocutor comercial"	-0,005	0,023 ²	-0,049
	Error estándar, interlocutor comercial"	(0,009)	(0,012)	(0,033)
	Observaciones	36.072	21.456	6.660
	R cuadrado	0,119	0,163	0,107
Índice de Desempeño Logístico (aduanas) (Banco Mundial)	Coeficiente	0,076 ³	0,081 ³	0,070 ³
	Error estándar	(0,004)	(0,005)	(0,012)
	Coeficiente, interlocutor comercial"	0,030 ³	0,017 ³	0,038 ³
	Error estándar, interlocutor comercial"	(0,004)	(0,004)	(0,008)
	Observaciones	109.314	68.472	40.842
	R cuadrado	0,097	0,147	0,09
Tasa impositiva (total) (Indicadores del Desarrollo Mundial)	Coeficiente	0,055 ³	-0,007	0,01
	Error estándar	(0,004)	(0,006)	(0,009)
	Coeficiente, interlocutor comercial"	0,010 ²	0,012 ³	0,005
	Error estándar, interlocutor comercial"	(0,004)	(0,005)	(0,008)
	Observaciones	108.522	68.022	40.500
	R cuadrado	0,099	0,146	0,09
Acceso a préstamos (Foro Económico Mundial)	Coeficiente	-0,004	-0,001	0,031 ¹
	Error estándar	(0,006)	(0,006)	(0,017)
	Coeficiente, interlocutor comercial"	0,004	-0,005	0,016
	Error estándar, interlocutor comercial"	(0,006)	(0,006)	(0,011)
	Observaciones	73.746	46.854	26.892
	R cuadrado	0,096	0,147	0,09
Protección de la propiedad intelectual (índice) (Foro Económico Mundial)	Coeficiente	0,065 ³	0,079 ³	0,098 ³
	Error estándar	(0,005)	(0,007)	(0,018)
	Coeficiente, interlocutor comercial"	0,031 ³	0,018 ³	0,043 ³
	Error estándar, interlocutor comercial"	(0,005)	(0,005)	(0,011)
	Observaciones	73.746	46.854	26.892
	R cuadrado	0,098	0,15	0,092
Calidad del suministro eléctrico (índice) (Foro Económico Mundial)	Coeficiente	0,048 ³	0,103 ³	0,050 ³
	Error estándar	(0,005)	(0,010)	(0,014)
	Coeficiente, interlocutor comercial"	0,045 ³	0,030 ³	0,065 ³
	Error estándar, interlocutor comercial"	(0,005)	(0,005)	(0,011)
	Observaciones	73.746	46.854	26.892
	R cuadrado	0,098	0,15	0,092
Abono a banda ancha (por 1.000 habitantes) (UIT)	Coeficiente	0,056 ³	0,069 ³	0,062 ³
	Error estándar	(0,004)	(0,006)	(0,019)
	Coeficiente, interlocutor comercial"	0,027 ³	0,012 ²	0,043 ³
	Error estándar, interlocutor comercial"	(0,004)	(0,005)	(0,008)
	Observaciones	136.782	88.416	48.366
	R cuadrado	0,104	0,139	0,095

Anexo 6.A2 Factores de política que inciden en las corrientes de valor añadido en un modelo gravitacional				
		Value-added flow		
		Total	Países de ingreso alto	Países en desarrollo
Ocupaciones técnicas (porcentaje) (OIT)	Coefficiente	-0,017 ³	-0,029 ³	0,011 ²
	Error estándar	(0,003)	(0,008)	(0,005)
	Coefficiente, interlocutor comercial"	0,001	0,002	0
	Error estándar, interlocutor comercial"	(0,003)	(0,005)	(0,006)
	Observaciones	104.940	59.778	28.440
	R cuadrado	0,104	0,131	0,09
Gastos de I&D (Indicadores del Desarrollo Mundial)	Coefficiente	0,031 ³	0,022 ³	0,046
	Error estándar	(0,004)	(0,004)	(0,047)
	Coefficiente, interlocutor comercial"	0,021 ³	0,004	0,052 ³
	Error estándar, interlocutor comercial"	(0,004)	(0,004)	(0,009)
	Observaciones	103.608	72.234	31.374
	R cuadrado	0,109	0,146	0,098
Graduados de la enseñanza superior (porcentaje de la fuerza de trabajo)" (Indicadores del Desarrollo Mundial)	Coefficiente	0,018 ³	0,027 ³	0,003 ¹
	Error estándar	(0,002)	(0,004)	(0,002)
	Coefficiente, interlocutor comercial"	0,029 ³	0,036 ³	0,023 ³
	Error estándar, interlocutor comercial"	(0,002)	(0,003)	(0,002)
	Observaciones	93.366	64.926	20.970
	R cuadrado	0,112	0,127	0,122
Índice de restrictividad del comercio de servicios (Banco Mundial)	Coefficiente	-0,037 ³	-0,001	-0,018
	Error estándar	(0,012)	(0,026)	(0,021)
	Coefficiente, interlocutor comercial"	-0,028 ³	-0,012	-0,054 ²
	Error estándar, interlocutor comercial"	(0,012)	(0,012)	(0,023)
	Observaciones	23.886	14.256	9.630
	R cuadrado	0,117	0,198	0,105
Infraestructura, disponibilidad y calidad (Índice compuesto basado en los Indicadores del desarrollo mundial)	Coefficiente	0,062 ³	0,090 ³	0,087 ³
	Error estándar	(0,005)	(0,006)	(0,015)
	Coefficiente, interlocutor comercial"	0,033 ³	0,020 ³	0,045 ³
	Error estándar, interlocutor comercial"	(0,005)	(0,006)	(0,011)
	Observaciones	73.746	46.854	26.892
	R cuadrado	0,098	0,151	0,092
Calidad de las instituciones (Índice compuesto basado en los Indicadores del desarrollo mundial)	Coefficiente	0,028 ³	0,047 ³	0,080 ³
	Error estándar	(0,003)	(0,005)	(0,011)
	Coefficiente, interlocutor comercial"	0,015 ³	0	0,032 ³
	Error estándar, interlocutor comercial"	(0,003)	(0,004)	(0,006)
	Observaciones	189.432	102.924	55.926
	R cuadrado	0,093	0,135	0,086
Índice de restrictividad de la IED (OCDE)	Coefficiente	0,031 ³	0,101 ³	-0,046 ³
	Error estándar	(0,004)	(0,009)	(0,014)
	Coefficiente, interlocutor comercial"	0,013 ³	0,037 ³	-0,027 ²
	Error estándar, interlocutor comercial"	(0,004)	(0,005)	(0,011)
	Observaciones	127.728	74.592	34.704
	R cuadrado	0,105	0,145	0,094
Índice de restrictividad *sin apertura a la IED en la especificación principal" (OCDE)	Coefficient	0,039 ³	0,015 ³	-0,003
	Std Error	(0,003)	(0,005)	(0,009)
	Coefficient partner	0,029 ³	0,035 ³	0,008
	Std Error partner	(0,003)	(0,003)	(0,009)
	Observations	135.522	98.046	37.476
	R-square	0,102	0,13	0,104

Nota: *1, 2 y 3 indican que las cifras se refieren a países incluidos, respectivamente, en los porcentajes primero, segundo y tercero de la distribución mundial del PIB per cápita correspondiente a cada año.

Fuente: Base de datos EORA.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241402>

