



Documento de trabajo
N° 1-2012

BIENES PÚBLICOS REGIONALES EN PAÍSES ANDINOS¹

Fernando González Vigil
Héctor Zevallos Urquieta
Alexis Yong Manrique

Universidad del Pacífico, Perú.

¹ Este documento de trabajo se elaboró en el marco del proyecto de investigación "Los desafíos de la integración y los Bienes Públicos Regionales: Cooperación Macroeconómica y productiva en el Mercosur", desarrollado en 2010-2011 con el apoyo financiero del Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo de Canadá (IDRC).

CONTENIDO

BIENES PÚBLICOS REGIONALES EN PAÍSES ANDINOS

Zona de Libre Comercio de la CAN

Contenido

ÍNDICE DE CUADROS Y FIGURAS	3
1. LA ZLC ANDINA Y EL DESEMPEÑO DE LAS EXPORTACIONES INTRA-CAN.....	4
2. COMPATIBILIDAD COMERCIAL ENTRE LA CAN Y ACPS NORTE-SUR.....	5
2.1. Proliferación de ACPs Norte-Sur	5
2.2. Estructuras exportadoras de Perú y Colombia por mercados de destino.....	6
2.3. Efecto Plataforma (EP)	6
2.4. Metodología para estimar el EP	7
2.5. EP de la CAN hacia el mercado de EEUU	8
2.6. EP de la CAN hacia el mercado de la UE.....	9
3. SOSTENIBILIDAD DE LA ZLC ANDINA: COMPATIBILIDAD ENTRE LA NORMATIVA ANDINA Y LA DE ACPS NORTE-SUR COMO LOS DE PERÚ Y COLOMBIA CON EEUU	11
3.1. Ejemplos del “Caso Neutral”: Acceso a Mercados y Régimen sobre el Origen de las Mercancías.....	12
3.2. Ejemplo del “Caso Balance Neto Positivo”: Comercio Transfronterizo de Servicios.....	15
3.3. Posible Ejemplo del “Caso Conflictivo”: Inversiones	16
Redes de Transporte Marítimo en el Pacífico Suramericano.....	17
4. MARCO CONCEPTUAL.....	17
4.1. Infraestructura como bien público regional	17
4.2. Redes de transporte y fuerzas de aglomeración	18
4.3. Configuraciones hub & spokes.....	19
5. Infraestructura, Operadores y Costos Portuarios en el Pacífico Suramericano.....	19
5.1. Estado de los puertos	19
5.2. Costos	32
5.3. Líneas Navieras.....	35
5.4. Análisis de las Principales Rutas.....	36
Referencias.....	46

ÍNDICE DE CUADROS Y FIGURAS

1. LA ZLC ANDINA Y EL DESEMPEÑO DE LAS EXPORTACIONES INTRA-CAN.....	4
Cuadro N.1 Desempeño de las exportaciones intra-CAN en los períodos 1994-1997 y 2004-2007.....	4
2. COMPATIBILIDAD COMERCIAL ENTRE LA CAN Y ACPS NORTE-SUR.....	5
Cuadro N.2 Estructura sectorial de las exportaciones manufactureras de Perú y Colombia por mercados de destino, 2004-2007.....	6
Cuadro N.3 Efecto Plataforma (EP) en exportaciones manufactureras (XM) de Perú y Colombia hacia EEUU por niveles de evidencia, 2004-2007.....	9
Cuadro N.4 Monto por sector de las exportaciones de manufacturas (XM) de Perú y Colombia a EEUU con evidencia de Efecto Plataforma (EP), 2004-2007.....	9
Cuadro N.5 Efecto Plataforma (EP) de exportaciones manufacturas (XM) de Perú y Colombia hacia la UE por niveles de evidencia, 2006-2007.....	10
Cuadro N.6 Monto por sector de las exportaciones de manufacturas (XM) de Perú y Colombia a la UE con evidencia de Efecto Plataforma (EP), 2006-2007.....	11
3. SOSTENIBILIDAD DE LA ZLC ANDINA: COMPATIBILIDAD ENTRE LA NORMATIVA ANDINA Y LA DE ACPS NORTE-SUR COMO LOS DE PERÚ Y COLOMBIA CON EEUU.....	11
4. MARCO CONCEPTUAL.....	17
5. INFRAESTRUCTURA, OPERADORES Y COSTOS PORTUARIOS EN EL PACÍFICO SURAMERICANO.....	19
Cuadro N° 7 Calado por muelle dentro de los principales puertos de la COAS.....	20
Cuadro N° 8 Longitud de muelles en los principales puertos de la COAS.....	21
Cuadro N° 9 Capacidad de almacenamiento por muelle dentro de los principales puertos de la COAS.....	21
Cuadro N° 10 Grúas pórtico y equipos por muelle dentro de los principales puertos de la COAS.....	23
Cuadro N° 11 Plan de Inversiones 2007 – 2034 de Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, en millones de dólares americanos.....	24
Figura N° 1 Procedimiento de construcción del Muelle Norte Multipropósito en Puerto del Callao.....	26
Cuadro N° 12 Plan de Inversiones según etapas en el Muelle Norte del Puerto del Callao, en millones de dólares americanos.....	27
Cuadro N° 13 Proyección tráfico de contenedores en Puerto de San Antonio, en TEU.....	28
Cuadro N° 14 Proyección tráfico de otras cargas en Puerto de San Antonio, en toneladas.....	28
Cuadro N° 15 Inversiones previstas a corto plazo por Puerto de San Antonio, en millones de dólares americanos.....	29
Figura N° 2 Procedimiento de construcción del muelle Costanera en Puerto de San Antonio.....	30
Cuadro N° 16 Inversiones previstas a largo plazo por Puerto de San Antonio, en millones de dólares americanos.....	31
Figura N° 3 Desarrollo alternativo Fase 1 largo plazo en Puerto de San Antonio.....	31
Figura N° 4 Desarrollo alternativo Fase 2 largo plazo en Puerto de San Antonio.....	32
Cuadro N° 17 Comparativo de tarifas cobradas por operadores de muelles de contenedores en los principales puertos de la COAS, en dólares americanos.....	33
Cuadro N° 18 Servicios regulares directos por principales puertos de la COAS.....	37
Cuadro N° 19 Número total de buques, capacidad de TEU promedio por buque y capacidad total en TEU en las rutas hacia las principales regiones del mundo, desde los principales puertos de la COAS.....	38
Cuadro N° 20 Servicios regulares directos a la Costa Este de América del Norte desde puertos de la COAS.....	38
Figura N° 5 Ruta CMA CGM – Black Pearl.....	39
Cuadro N° 21 Servicios regulares directos a la Costa Oeste de América del Norte desde puertos de la COAS.....	40
Figura N° 6 Ruta CMA CGM – Asia Central South America 1.....	41
Figura N° 7 Ruta CMA CGM – Asia Central South America 2.....	41
Cuadro N° 22 Servicios regulares directos al Este de Asia desde puertos de la COAS.....	42
Figura N° 8 Ruta CSAV/Libra – ANDEX.....	43
Cuadro N° 23 Servicios regulares directos a Centro América y el Caribe desde puertos de la COAS.....	44
Cuadro N° 24 Servicios regulares directos a Europa y el Mediterráneo desde puertos de la COAS.....	45
Figura N° 9 Ruta Hamburg Sud/Hapag-Lloyd/CMA CGM – Eurosal Sling 1.....	45
Figura N° 10 Ruta Hamburg Sud/Hapag-Lloyd/CMA CGM – Eurosal Sling 2.....	46

BIENES PÚBLICOS REGIONALES EN PAÍSES ANDINOS

Zona de Libre Comercio de la CAN

Fernando González Vigil

Héctor Zevallos Urquieta

Alexis Yong Manrique

1. LA ZLC ANDINA Y EL DESEMPEÑO DE LAS EXPORTACIONES INTRA-CAN

La conformación plena de la Zona de Libre Comercio (ZLC) constituye uno de los logros más importantes hacia el cumplimiento de los objetivos de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) respecto a la formación de un mercado común subregional, pese a limitaciones presentes como la carencia de un Arancel Externo Común, el riesgo de incumplimientos por parte de los países miembros y una percepción más o menos generalizada de debilitamiento de las instituciones subregionales –aunque no así de la normativa andina, la cual sigue siendo percibida como la normativa de integración más completa en la región latinoamericana (González Vigil, 2009).

La ZLC andina fue formada en 1993 inicialmente entre Bolivia, Ecuador, Colombia y Venezuela. Perú se autoexcluyó de la misma hasta 1997 (aunque mantuvo su comercio subregional durante ese lapso mediante acuerdos bilaterales de alcance parcial con cada uno de sus socios andinos), cuando inició un proceso de incorporación progresiva que concluyó en 2005 (BID, 2005). La importancia de la ZLC subregional radica en que el arancel cero ya rige para la totalidad de productos comerciados entre los países socios, por lo que es la ZLC más avanzada no sólo en Latinoamérica y el Caribe sino también en todo el continente americano (González Vigil, 2009).

Cuadro N°1: Desempeño de las exportaciones intra-CAN en los periodos 1994-1997 y 2004-2007

Sector	N° Subpartidas		Prom X Intra-CAN (US\$ mill.)		TC Intra-CAN	Part Intra-CAN		Part CAN-Mundo	
	1994-97	2004-07	1994-97	2004-07	04-07/94-97	1994-97	2004-07	1994-97	2004-07
BP	484	468	1.026	2.506	10,4%	22,3%	24,6%	4,0%	3,5%
MBRN	868	870	1.128	1.988	6,5%	24,5%	19,5%	11,5%	7,7%
MBT	1.264	1.265	909	2.292	10,8%	19,7%	22,5%	32,9%	38,6%
MMT	1.162	1.197	1.329	2.836	8,8%	28,8%	27,8%	49,2%	36,8%
MAT	310	327	167	362	9,0%	3,6%	3,5%	52,6%	42,7%
MNC	33	33	47	224	18,8%	1,0%	2,2%	27,5%	30,2%
Total	4.121	4.160	4.606	10.208	9,2%	100%	100%	11,2%	9,0%

Fuente: World International Trade Solutions (WITS)
Elaboración propia

Los principales beneficios comerciales de la ZLC percibidos hasta el momento son la diversificación de exportaciones y la alta composición manufacturera del comercio intra-CAN, tal como se puede observar en el cuadro N° 1. En primer lugar, respecto al número de subpartidas, la mayor cantidad de éstas que se exportaron intra-CAN en 2004-2007 por comparación con en 1994-1997 (los cuatro años inmediatamente posteriores a la implementación de la ZLC) se explica mayormente, cuando las subpartidas son clasificadas según niveles de valor agregado (Lall, 2000), por el incremento en las correspondientes a manufacturas de mediana tecnología (MMT) y a manufacturas de alta tecnología (MAT); mientras que prácticamente se han