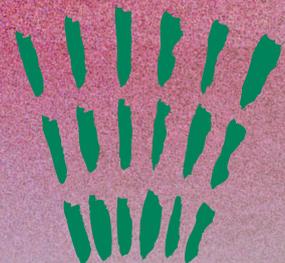


Síntese



2020

Perspectivas do Comércio Internacional da América Latina e do Caribe

A integração regional é a chave para a recuperação
após a crise



NAÇÕES UNIDAS

CEPAL

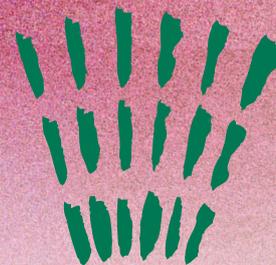
Thank you for your interest in this ECLAC publication



Please register if you would like to receive information on our editorial products and activities. When you register, you may specify your particular areas of interest and you will gain access to our products in other formats.

 www.cepal.org/en/publications

 www.cepal.org/apps



2020

Perspectivas do Comércio Internacional da América Latina e do Caribe

A integração regional é a chave para a recuperação
após a crise



NAÇÕES UNIDAS

CEPAL

Alicia Bárcena
Secretária Executiva

Mario Cimoli
Secretário Executivo Adjunto

Raúl García-Buchaca
Secretário Executivo Adjunto para Administração e Análise de Programas

Mario Castillo
Diretor da Divisão de Comércio Internacional e Integração

Sally Shaw
Oficial Encarregada da Divisão de Documentos e Publicações

Perspectivas do Comércio Internacional da América Latina e do Caribe é uma publicação anual da Divisão de Comércio Internacional e Integração da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL).

A elaboração da edição de 2020 esteve a cargo de Mario Castillo, Diretor da Divisão de Comércio Internacional e Integração, e o responsável pela coordenação técnica foi Keiji Inoue, Oficial Superior de Assuntos Econômicos dessa Divisão. Participaram da preparação e redação dos capítulos José Elías Durán, Sebastián Herreros, Jeannette Lardé, Nanno Mulder, Gabriel Pérez, Ricardo Sánchez e Fabio Weikert, funcionários dessa mesma Divisão, Nicole Bidegain e María Lucía Scuro, funcionárias da Divisão de Assuntos de Gênero, e Eliana P. Barleta, Alicia Frohmann e Ximena Olmos, Consultoras.

Agradecemos as contribuições de Mariano Alvarez, Anahí Amar, Penny Bamber, Sebastián Castresana, Karina Fernandez-Stark, Marco Antonio Galván, Álvaro Lalanne, Javier Meneses, Andrés Mondaini, Gastón Rigollet, Ira Ronzheimer, Mario Saeteros, Silvana Sánchez Di Doménico, Matías Torchinsky e Dayna Zaclicever. Além disso, agradecemos à Secretária-Geral da Comunidade Andina, à Secretária do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), à Direção do Centro de Estudos para a Integração Econômica da Secretária de Integração Econômica Centro-Americana (SIECA), à Secretária-Geral da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) e às autoridades portuárias da região por fornecerem valiosa informação estatística.

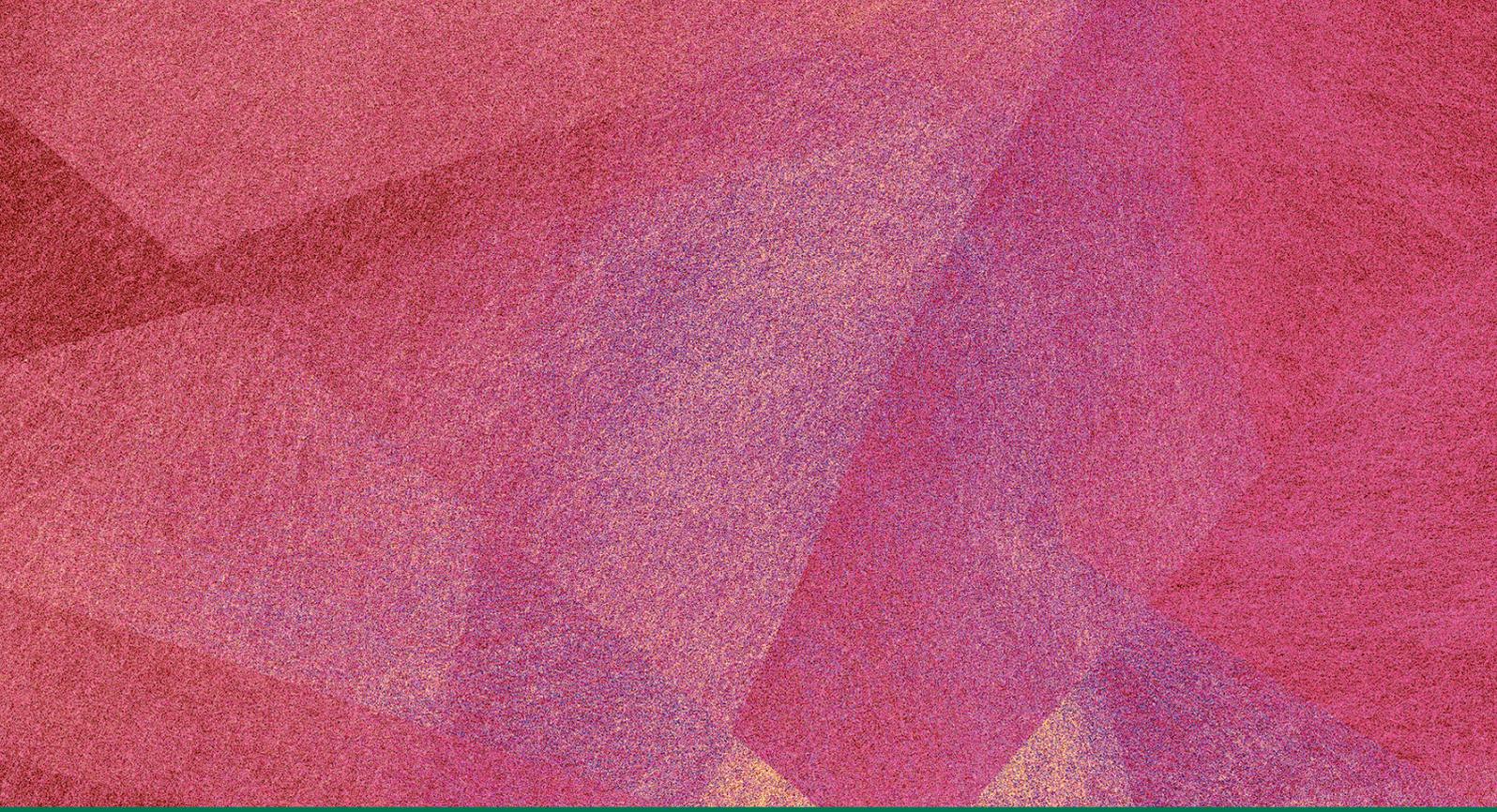
Publicação das Nações Unidas
LC/PUB.2020/22
Distribuição: G
Copyright © Nações Unidas, 2021
Todos os direitos reservados
Impresso nas Nações Unidas, Santiago
S.20-00806

Notas explicativas

- Os três pontos (...) indicam que os dados faltam, não constam separadamente ou não estão disponíveis.
- O travessão (-) indica que a quantidade é nula ou desprezível.
- A vírgula (,) é usada para separar os decimais.
- A palavra "dólares" refere-se a dólares dos Estados Unidos, salvo indicação em contrário.
- A barra (/) colocada entre cifras que expressam anos (por exemplo, 2013/2014) indica que a informação corresponde a um período de 12 meses que não coincide necessariamente com o ano civil.
- Devido a que às vezes se arredondam as cifras, os dados parciais e as porcentagens apresentados nos quadros nem sempre somam o total correspondente.

Esta publicação deve ser citada como: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), *Perspectivas do Comércio Internacional da América Latina e do Caribe*, 2020 (LC/PUB.2020/22), Santiago, 2021.

A autorização para reproduzir total ou parcialmente esta obra deve ser solicitada à Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), Divisão de Documentos e Publicações: publicaciones.cepal@un.org. Os Estados Membros das Nações Unidas e suas instituições governamentais podem reproduzir esta obra sem autorização prévia. Solicita-se apenas que mencionem a fonte e informem à CEPAL tal reprodução.



Apresentação

Esta edição de *Perspectivas do Comércio Internacional da América Latina e do Caribe*, correspondente a 2020, inclui três capítulos. O capítulo I examina a evolução do comércio mundial e regional após a irrupção da doença causada pelo coronavírus (COVID-19) em janeiro de 2020. A rápida propagação do vírus e as drásticas medidas adotadas pelos governos para reduzir o risco de contágio golpearam fortemente a economia mundial, que experimentará em 2020 sua pior recessão desde a década de 1930. Neste contexto, o comércio mundial de bens e serviços experimentou uma abrupta contração no primeiro semestre, embora se observe uma incipiente recuperação no segundo semestre. Para o ano todo projeta-se uma queda do volume do comércio mundial de bens próxima de 9%, cifra inferior à registrada em 2009 durante a crise financeira mundial (-13%). O comércio exterior da região, tanto de bens como de serviços, foi duramente golpeado pela pandemia. Desde junho observa-se uma recuperação das exportações de bens, impulsionada principalmente pela recuperação da demanda na China e nos Estados Unidos. As importações ainda não evidenciam uma recuperação significativa, o que reflete a gravidade da recessão que a região experimenta. Para o ano todo, a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) projeta quedas no valor das exportações e das importações regionais de bens de 13% e 20%, respectivamente. O comércio intrarregional será particularmente afetado, projetando-se uma queda de 24% em seu valor, o que impactará muito negativamente as exportações regionais de manufaturas.

O capítulo II analisa a evolução do comércio intrarregional com uma visão de longo prazo. Sua participação nas exportações totais da América Latina e do Caribe mostra uma tendência descendente desde 2014 e projeta-se que em 2020 diminua até 12%. A análise realizada evidencia que as cadeias regionais de valor mostram uma integração produtiva reduzida e concentrada em poucos países. Incidem neste fenômeno, além do baixo crescimento da região, a fragmentação do espaço econômico regional, a carência de arranjos institucionais sólidos, a irrupção da China como parceiro comercial e as tendências centrífugas resultantes dos acordos comerciais com parceiros extrarregionais. Por outro lado, o montante investido em infraestrutura é insuficiente para fechar as brechas de dotação, qualidade e acesso a serviços de infraestrutura de transporte, que limitam o crescimento, a integração e a competitividade. O enfraquecimento do comércio intrarregional é muito preocupante, já que, para a maioria dos países da América Latina e do Caribe, este é o intercâmbio que em maior medida conduz à diversificação produtiva e exportadora. Neste contexto, a CEPAL propõe concentrar os esforços em três áreas: a convergência em facilitação do comércio, a melhoria da infraestrutura regional de transporte e logística, promovendo uma mudança no padrão de investimentos orientado para obras mais resilientes, eficientes e sustentáveis, e a cooperação em matéria digital. Trata-se de três âmbitos entre os quais existem claras sinergias e que oferecem potencial para apoiar o grande impulso ambiental que a CEPAL propõe para a região.

O capítulo III examina como o comércio internacional pode contribuir para a igualdade de gênero se for acompanhado de políticas adequadas. Os vínculos entre ambos são explicados em parte pela intersecção entre a especialização produtiva e comercial, a segregação ocupacional por gênero e a divisão sexual do trabalho nos diversos países. As variações na intensidade do comércio, na estrutura exportadora e importadora e nos preços dos produtos e serviços comercializados têm efeitos distributivos diferenciados entre homens e mulheres e entre diversos grupos de mulheres. Este capítulo apresenta novos dados sobre a grande heterogeneidade existente entre os setores exportadores com relação ao emprego feminino e suas condições. Mostra que as disparidades salariais entre homens e mulheres são maiores nos setores intensivos em exportações do que naqueles pouco intensivos. A atual pandemia da COVID-19 e o fechamento temporário do comércio varejista afetaram o emprego

feminino em várias cadeias globais de valor, particularmente o turismo e a indústria da confecção. O capítulo também examina como os países da região incorporaram de forma gradual a igualdade de gênero em suas políticas comerciais, particularmente nos acordos comerciais e nos programas e instrumentos dos organismos de promoção comercial. Na XIV Conferência Regional sobre a Mulher da América Latina e do Caribe, realizada em janeiro de 2020, os países da região acordaram implementar políticas e mecanismos de promoção, fortalecimento e crescimento da produção e do comércio exterior com perspectiva de gênero como pilar do desenvolvimento econômico dos países e executar programas que promovam a geração de empregos de qualidade para mulheres e empreendimentos liderados por mulheres no comércio internacional, realizando avaliações de impacto nos direitos humanos, com enfoque de gênero, das políticas e dos acordos comerciais e de investimento.



Síntese

- A. O comércio da região tem seu pior desempenho desde a crise financeira mundial
- B. Aprofundar a integração regional para impulsionar a recuperação
- C. Desigualdades de gênero no comércio internacional

A. O comércio da região tem seu pior desempenho desde a crise financeira mundial

A rápida propagação da doença causada pelo coronavírus (COVID-19) e as drásticas medidas de resposta adotadas pelos governos golpearam fortemente a economia mundial, que em 2020 experimentará sua maior contração desde a década de 1930. Para conter a propagação do vírus, os países de todo o mundo aplicaram medidas restritivas nos principais pontos de acesso a seus territórios. Estas restrições afetaram a logística do comércio internacional e incluíram medidas sanitárias adicionais e inspeções mais rigorosas tanto da carga e dos equipamentos de transporte como do pessoal logístico que os opera, aumentando o tempo e o custo de operação do comércio exterior.

A queda do volume do comércio mundial de bens se aprofundou até maio, mês em que se registrou uma contração interanual de 17,5%, à medida que um número crescente de países adotava medidas de confinamento e fechamento de fronteiras. Desde junho observa-se uma recuperação, que coincide com a gradual suspensão dessas restrições. A Organização Mundial do Comércio (OMC) projetou uma queda de 9,2% no volume do comércio mundial de bens em 2020, que, se concretizar-se, seria menor do que a registrada em 2009 durante a crise financeira mundial (-13%). Não obstante, persiste uma grande incerteza, devido ao aparecimento de surtos da doença em vários países da Europa e contínuo aumento dos casos nos Estados Unidos. A contração do comércio mundial de bens afetou mais severamente as economias avançadas do que as emergentes, embora estas mostrem uma elevada heterogeneidade (veja o quadro 1). Destaca-se o desempenho comparativamente positivo da China, graças ao fato de ter podido controlar o surto e reabrir sua economia com relativa rapidez.

	Exportações	Importações
Mundo	-7,8	-8,0
Economias avançadas	-9,7	-8,8
Estados Unidos	-12,9	-8,2
Japão	-11,8	-6,7
Zona do euro	-11,9	-11,1
Economias emergentes	-3,9	-6,3
China	-1,9	3,0
Economias emergentes da Ásia (excluindo China)	-7,3	-14,2
Europa Oriental e Comunidade de Estados Independentes (CEI)	1,7	-7,9
América Latina e Caribe	-5,7	-14,7
África e Oriente Médio	-5,4	-2,7

Quadro 1

Agrupamentos e países selecionados: variação do volume do comércio mundial de bens, janeiro a agosto de 2020 em relação ao mesmo período de 2019 (Em porcentagens)

Fonte: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis (CPB), World Trade Monitor [base de dados on-line] <https://www.cpb.nl/en/worldtrademonitor>.

O comércio mundial de serviços também foi profundamente afetado pela pandemia. No primeiro trimestre de 2020, seu volume diminuiu 4,3% e a contração se aprofundou no segundo trimestre. Nos principais países exportadores de serviços que contam com dados disponíveis para este último período, ocorreu uma queda interanual de 23% do valor das exportações e de 28% do valor das importações. Os setores mais afetados foram os de transporte e viagens. No primeiro caso, projeta-se uma contração do comércio mundial por contêineres de 7,2% em 2020. Na América Latina, as maiores quedas ocorreram nas rotas marítimas de exportação para a América do Norte e, especialmente, nas exportações marítimas intrarregionais. A redução da atividade

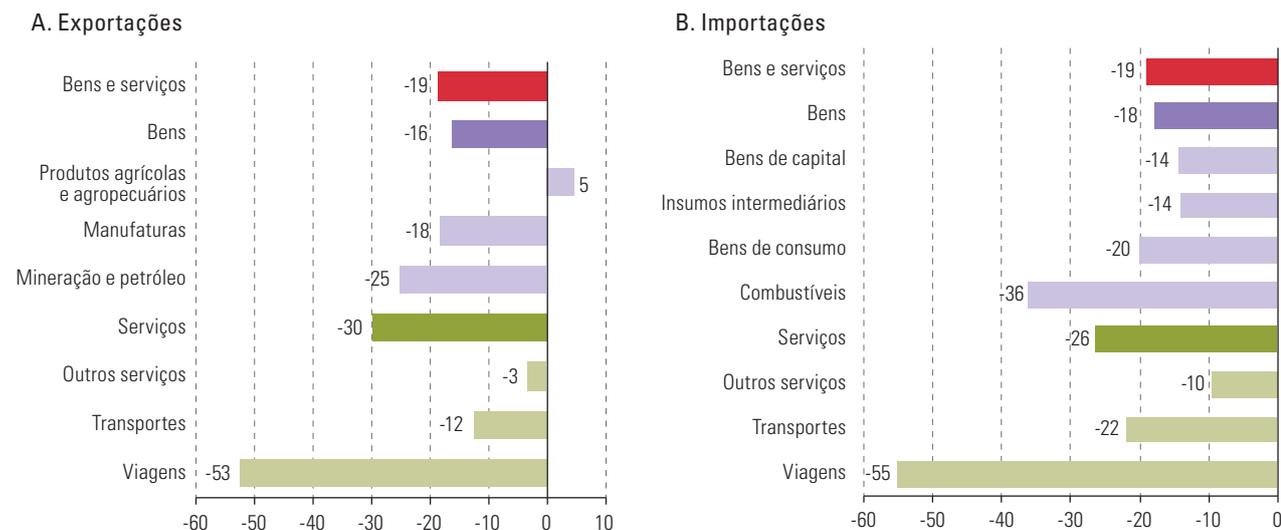
comercial refletiu-se no movimento portuário regional, que registrou uma diminuição próxima de 5% no primeiro semestre de 2020 em relação ao mesmo período de 2019, seguida de uma ligeira recuperação durante o segundo semestre.

Por sua vez, a chegada de turistas internacionais em todo o mundo teve uma contração de 65% durante o primeiro semestre de 2020 em relação ao mesmo período de 2019, e para o ano todo projeta-se uma queda de 70%. Neste contexto, o número de passageiros transportados pelas linhas aéreas no âmbito mundial em maio e junho de 2020 registrou reduções interanuais de 91% e 87%, respectivamente. No caso dos países latino-americanos, o maior impacto pelo cancelamento de voos ocorreu em abril e maio, com uma queda interanual do volume de receita por passageiros-quilômetros pagos (RPK) superior a 95%.

No primeiro semestre de 2020, as exportações regionais de bens e serviços apresentaram quedas em termos de valor de 16% e 30%, respectivamente (veja o gráfico 1). Esta diferença é explicada sobretudo pela paralisação do turismo a partir de abril, que se traduziu numa diminuição de 53% da receita da região a título de viagens. As exportações de serviços diminuíram em todas as categorias, enquanto as de bens só mostraram aumento no caso dos produtos agrícolas e agropecuários. Por sua vez, as importações tanto de bens como de serviços registraram quedas de dois dígitos em todas as categorias.

Gráfico 1

América Latina e Caribe: variação interanual do valor do comércio de bens e serviços, por grandes categorias, janeiro-junho de 2020
(Em porcentagens)



Fonte: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em informações de bancos centrais, serviços de aduanas e institutos de estatística dos países da região.

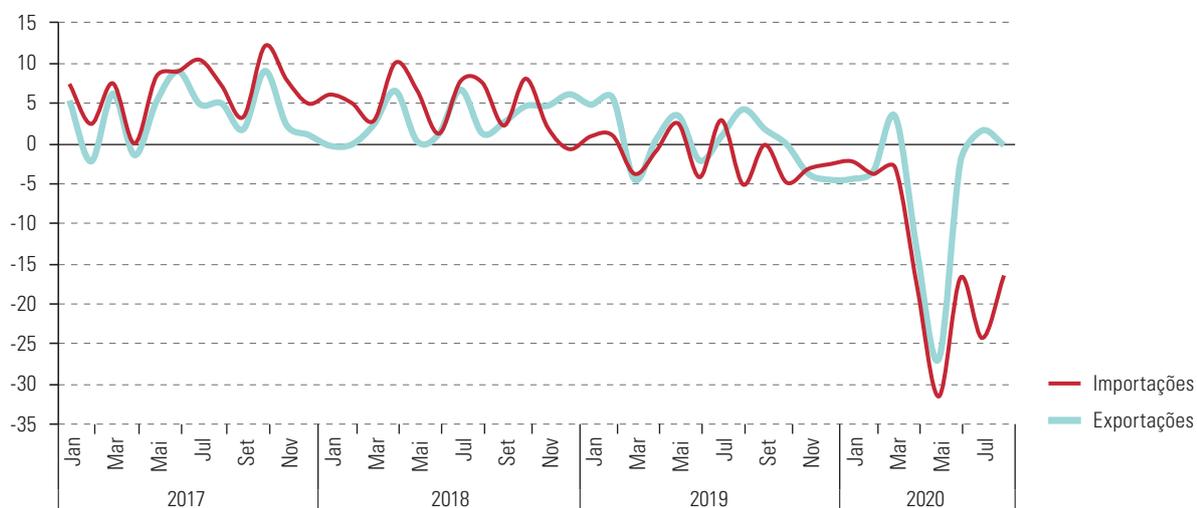
Entre janeiro e julho de 2020 registraram-se fortes quedas do valor das exportações da América Latina e do Caribe para os Estados Unidos (-20%), para a União Europeia (-15%) e, especialmente, para a própria região (-27%). Por outro lado, as exportações para a Ásia mostraram maior resiliência (-5%). Em particular, as exportações para a China aumentaram 1%. A contração do comércio intrarregional manifestou-se especialmente nas manufaturas. O setor mais golpeado foi o automotivo, que apresenta uma queda próxima de 55% do valor das exportações intrarregionais no primeiro semestre, seguido pelo têxteis, confecções e calçados (-37%). Somente as exportações agroindustriais

registraram uma leve expansão (3%). Com isso, o coeficiente de comércio intrarregional caiu para 12%, seu valor mínimo desde 1990.

Tanto as exportações como as importações regionais de bens mostram certa recuperação desde junho de 2020. Contudo, esta é muito mais acentuada no caso das exportações, que em agosto tiveram uma queda interanual de 0,2%, em contraste com a contração de 16,5% das importações (veja o gráfico 2). Essa diferença de desempenho evidencia a magnitude da queda da demanda provocada pela profunda recessão que a região atravessa.

Gráfico 2

América Latina: variação interanual do volume do comércio de bens, janeiro de 2017 a agosto de 2020
(Em porcentagens)



Fonte: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis (CPB), World Trade Monitor [base de dados on-line] <https://www.cpb.nl/en/worldtrademonitor>.

A Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) projeta que em 2020 o valor das exportações regionais de bens cairá 13%, enquanto o das importações sofrerá uma contração de 20% (veja o quadro 2). A queda do volume importado seria de 16%, similar à registrada em 2009 durante a crise financeira mundial. Por sub-regiões, a América Central teria o melhor desempenho. Isto se deve em boa medida ao fato de que o comércio entre os países centro-americanos, que representa cerca de 25% das exportações da sub-região, caiu menos do que os intercâmbios comerciais nos outros esquemas sub-regionais de integração.

Quadro 2

América Latina e Caribe (sub-regiões e países selecionados): variação projetada das exportações e importações de bens, 2020
(Em porcentagens)

	Exportações			Importações		
	Preço	Volume	Valor	Preço	Volume	Valor
América Latina e Caribe	-7	-6	-13	-4	-16	-20
América do Sul	-9	-4	-13	-5	-16	-21
América Central	1	-3	-2	-6	-9	-15
Caribe	-10	-6	-16	-6	-21	-28
México	-6	-7	-13	-2	-16	-18

Fonte: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em informações de bancos centrais, serviços de aduanas e institutos de estatística dos países da região.

A maior contração das exportações em 2020 seria registrada naquelas destinadas à própria região (-24%), enquanto as exportações para os Estados Unidos e para a União Europeia mostrariam quedas de 14% e 13%, respectivamente. As exportações para a China cresceriam 2%, em resultado do impulso das exportações agrícolas e de minerais e metais, principalmente da América do Sul. Dado que as exportações intrarregionais e para os Estados Unidos se compõem principalmente de manufaturas, enquanto as dirigidas à China correspondem em sua maior parte a produtos básicos, o efeito líquido será uma intensificação da reprimarização da pauta de exportações da região. Projeta-se um leve aumento das exportações de produtos agrícolas e agropecuários (2%), bem como contrações das exportações de manufaturas (-14%) e de minerais e petróleo (-21%). As importações registrarão quedas de dois dígitos em todos os itens. Em suma, a evolução esperada do comércio exterior regional em 2020 indica uma perda de capacidades produtivas no setor industrial, associada à contração das exportações manufatureiras e das importações de bens de capital e insumos intermediários.

A crise provocada pela pandemia de COVID-19 representará um ponto de inflexão para muitas cadeias globais de valor, seja porque alguns de seus fornecedores ficaram fora do mercado ou pela realocação de alguns de seus componentes. Assim, a resiliência será uma das principais preocupações em matéria de logística, o que abrirá novas oportunidades para os fornecedores que forem capazes de oferecer serviços diversificados, flexíveis e de alto nível. Num contexto mundial em que se espera maior regionalização da produção, menor cooperação multilateral e maior protecionismo, a integração regional deve cumprir um papel-chave nas estratégias de saída da crise na América Latina e no Caribe.

B. Aprofundar a integração regional para impulsionar a recuperação

A integração econômica tem um papel crucial no desenvolvimento da América Latina e do Caribe. O mercado regional permite alcançar escalas mais eficientes de produção e aproveitar as complementaridades entre as economias. Além disso, dada a sua composição intensiva em manufaturas e com grande presença de pequenas e médias empresas (PME), o comércio intrarregional promove a densificação do tecido produtivo e ajuda a reduzir a dependência das exportações de matérias-primas.

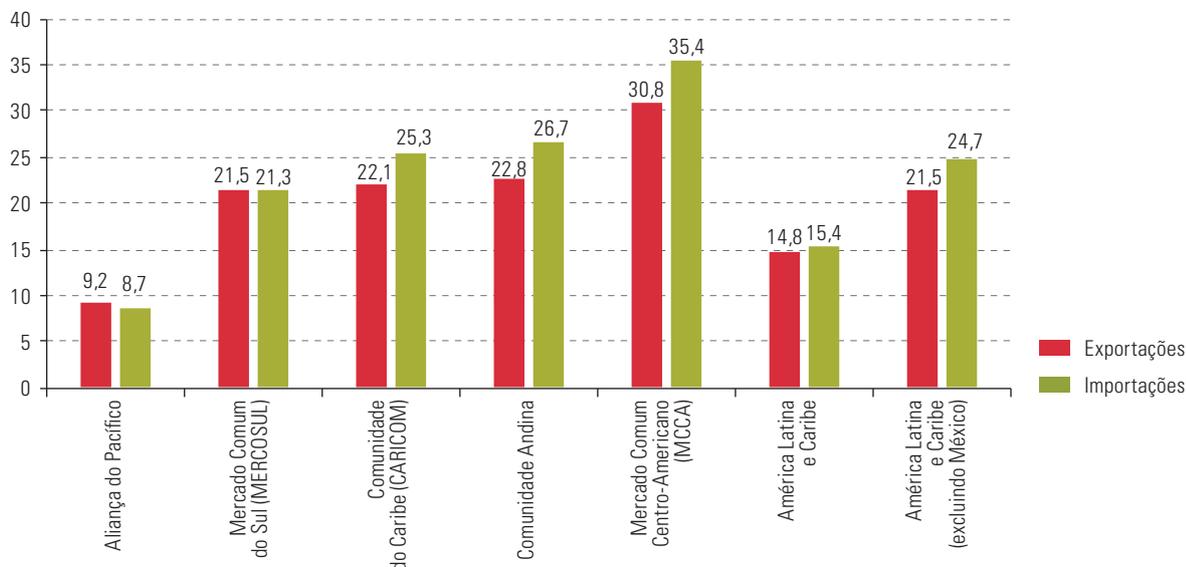
Transcorridas seis décadas desde as primeiras iniciativas de integração econômica do pós-guerra, observam-se importantes avanços, mas também grandes passivos. O principal ativo é a liberalização do comércio de bens: o grosso do intercâmbio comercial entre os países sul-americanos é isento de tarifas, bem como o realizado entre a América Central e o México. Outro ativo importante é a geração de quadros normativos sobre temas como facilitação do comércio, contratação pública, tratamento do investimento estrangeiro e comércio eletrônico.

Apesar dos ativos mencionados, a participação do comércio intrarregional nas exportações totais da América Latina e do Caribe mostra tendência descendente desde 2014. Em 2019 alcançou 14%, o mesmo nível registrado no início dos anos 90, e projeta-se que em 2020 diminua para 12%. Neste fenômeno incidem, além do fraco desempenho da economia regional (o pior em sete décadas), a fragmentação do espaço econômico regional, a carência de arranjos institucionais sólidos, a irrupção da China como parceiro comercial e as tendências centrífugas resultantes da acumulação de acordos comerciais com parceiros extrarregionais.

A Aliança do Pacífico e o Mercado Comum Centro-Americano (MCCA) mostram, respectivamente, a menor e a maior vinculação comercial com a região (veja o gráfico 3). A participação do comércio intrarregional no comércio total é superior à média em vários setores manufatureiros, como os de alimentos, bebidas e tabaco, madeira e papel, têxteis e confecções, minerais não metálicos, química e petroquímica, borracha e plástico e medicamentos. A indústria automotiva tem o maior peso no comércio intrarregional (17%), seguida pelos setores de máquinas e equipamentos (13%), mineração e petróleo (12%), química e petroquímica (12%) e alimentos, bebidas e tabaco (12%).

Gráfico 3

América Latina e Caribe: participação do mercado regional como destino do comércio de bens dos principais mecanismos de integração, média 2018-2019 (Em porcentagens)



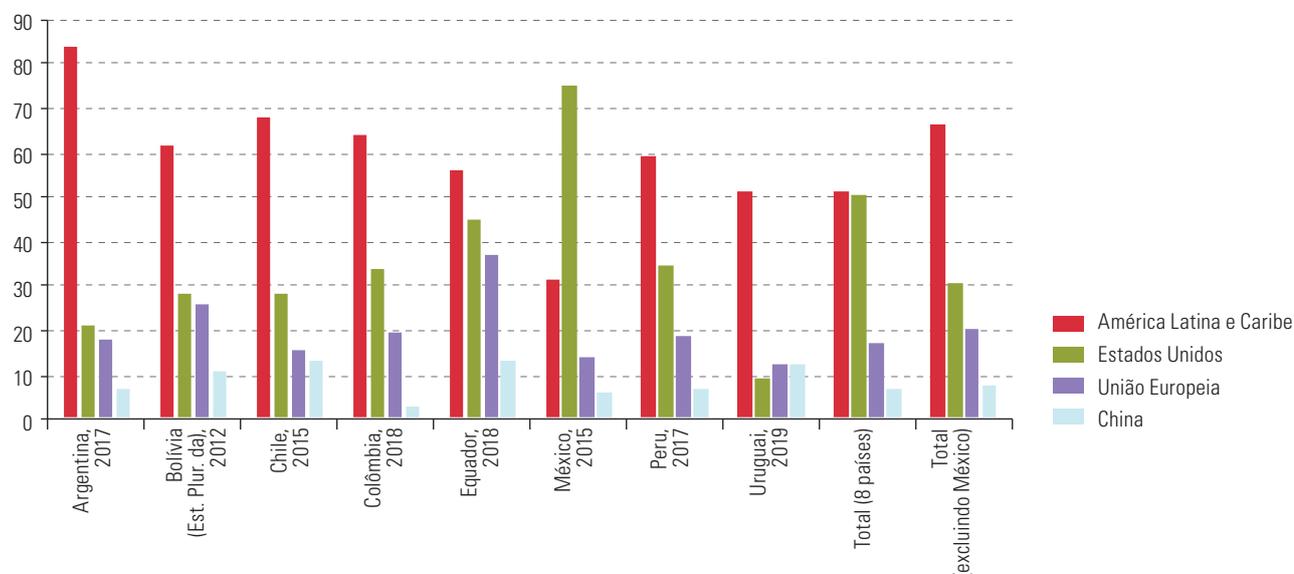
Fonte: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em UN Comtrade - Base de Dados Estatísticos sobre Comércio Internacional [on-line] <https://comtrade.un.org/> e informação oficial dos países.

O mercado regional é o destino principal das exportações latino-americanas em termos de participação de empresas. Em anos recentes, o número de empresas que exportaram para esse mercado flutuou entre 31% e 84% do universo de empresas exportadoras em oito países da região, o que o situa no primeiro lugar em todos eles, exceto no México (veja o gráfico 4). Nos mesmos países, 94% das empresas que exportaram ao mercado regional foram micro, pequenas e médias empresas (MPME).

A região é o principal destino do valor agregado nacional exportado pela Argentina, Bolívia (Estado Plurinacional da), Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicarágua, Panamá, Paraguai, República Dominicana e Uruguai (veja o gráfico 5). Entre os países que destinam a principal proporção do valor agregado nacional aos Estados Unidos encontram-se México, Colômbia, Equador e Venezuela (República Bolivariana da). Finalmente, Brasil, Chile e Peru destinam a maior proporção de seu valor agregado nacional à Ásia (principalmente recursos naturais). A participação do conteúdo importado intrarregional nas exportações totais da região alcança em média apenas 3% e flutua entre 1% (República Bolivariana da Venezuela) e 12% (Colômbia). No Brasil e México é de 3% e 2%, respectivamente.

Gráfico 4

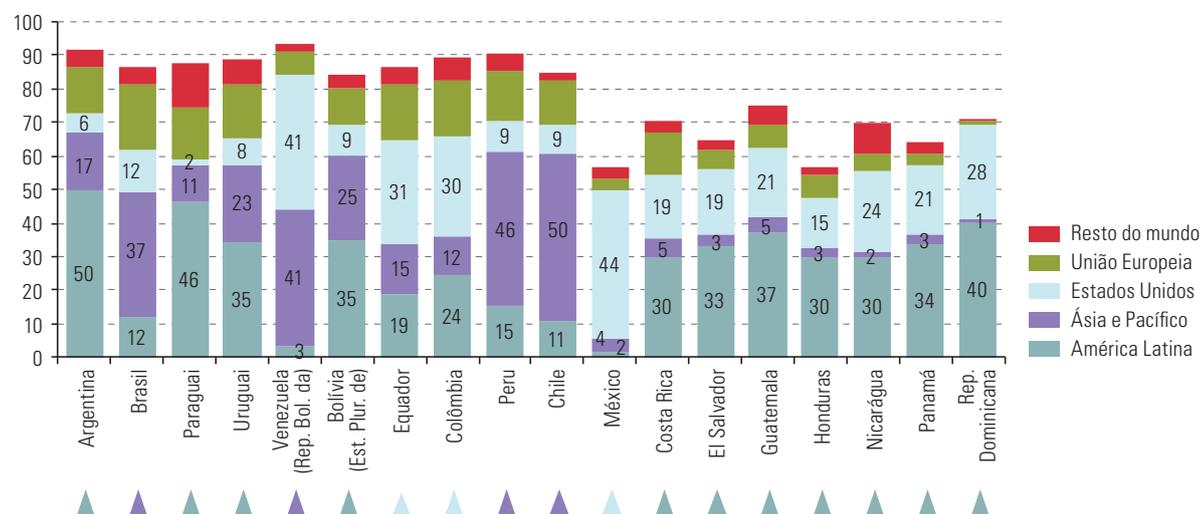
América Latina (8 países): participação de empresas nas exportações para destinos selecionados, último ano disponível em cada país
(Em porcentagens do total de empresas exportadoras)



Fonte: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em informações do Departamento Administrativo Nacional de Estatística (DANE) da Colômbia, Banco Central da República Argentina, Instituto Nacional de Estatística e Geografía (INEGI) do México, Ministério de Desenvolvimento Produtivo e Economia Plural do Estado Plurinacional da Bolívia, Serviço Nacional de Aduanas do Chile, Serviço Nacional de Aduana do Equador, Superintendência Nacional de Aduanas e Administração Tributária (SUNAT) do Peru e Uruguai XXI.

Gráfico 5

América Latina (18 países): valor agregado nacional contido nas exportações, segundo os principais destinos, 2017^a
(Em porcentagens das exportações brutas)



Fonte: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em informações da matriz global de insumo-produto de 2017 [on-line] <https://www.cepal.org/es/eventos/matrices-globales-insumo-producto-herramientas-facilitar-estudio-la-integracion-america>.

Nota: Os triângulos de cores indicam o principal destino das exportações de cada país.

^a Para Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicarágua, Panamá e República Dominicana, os cálculos foram realizados com base na matriz regional de insumo-produto da América Latina de 2014.

A fim de identificar produtos nos quais os países da região têm potencial para atender em maior medida a demanda regional, foram calculados índices de vantagens comparativas reveladas para produtos e parceiros. Além disso, foram identificados os produtos com maior dinamismo no comércio mundial no período entre 2011 e 2018. Com base em ambos os indicadores, selecionou-se uma lista de 1.108 produtos com potencial, dos quais 64% (711 produtos) são insumos intermediários para diversos processos produtivos. No biênio 2018-2019, somente 15% das importações regionais desses produtos provieram da própria região, uma porcentagem muito menor do que a das importações desses mesmos produtos procedentes da China e dos Estados Unidos (24% e 27%, respectivamente). Os setores em que se registra a maior participação das importações intrarregionais são agricultura, caça e pesca (39%) e alimentos, bebidas e tabaco (30%).

Reverter a desintegração comercial e produtiva da região é um desafio urgente. Para isso, é crucial aprofundar os vínculos entre o México e o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), particularmente o Brasil. O grosso do intercâmbio entre as duas maiores economias da região é realizado sobre uma base não preferencial e a interdependência comercial entre ambas se mantém em níveis muito baixos. A agenda de convergência entre a Aliança do Pacífico e o MERCOSUL oferece um caminho para avançar rumo a uma maior vinculação entre a América do Sul e o México e, por essa via, a um espaço regional integrado. Contudo, é necessário acelerar esse processo.

A CEPAL propõe três linhas de trabalho que contribuiriam para revigorar a integração regional, apoiar a recuperação pós-pandemia e elevar a competitividade da América Latina e do Caribe: a convergência em facilitação do comércio, a melhoria da infraestrutura regional de transporte e logística e a cooperação em matéria digital.

Agilizar os procedimentos transfronteiriços é crucial para a participação em cadeias de valor e a internacionalização das MPME. O impacto dos avanços em facilitação do comércio se multiplica quando estes conseguem um alcance regional. Por isso, é importante acelerar os trabalhos para alcançar um acordo de reconhecimento mútuo entre os mecanismos nacionais de Operador Econômico Autorizado dos países membros da Aliança do Pacífico e do MERCOSUL, ao qual poderiam somar-se outros países da região. Outras áreas nas quais existem valiosos trabalhos que deveriam ser acelerados são a interoperacionalidade dos guichês únicos nacionais de comércio exterior e a certificação digital de origem.

A crise da COVID-19 constitui uma oportunidade para acelerar a digitalização dos trâmites associados ao comércio. Os países da região deveriam considerar a possibilidade de tornar permanentes algumas medidas implementadas por causa da pandemia, como a aceitação de certificados fitossanitários eletrônicos e a redução de inspeções físicas. Além disso, é necessário definir regionalmente protocolos de biossegurança para enfrentar futuras pandemias ou outros episódios disruptivos. Estes protocolos podem incluir acordos sobre os bens considerados essenciais, bem como o estabelecimento de procedimentos agilizados para sua circulação transfronteiriça.

A conectividade proporcionada pelos serviços de transporte é essencial para um crescimento sustentável e um comércio competitivo. Entre 2008 e 2017, o investimento público em infraestrutura da região alcançou em média 1,3% do PIB, enquanto o investimento privado representou somente 0,3% do PIB. Estes montantes são insuficientes para fechar as brechas de dotação, qualidade e acesso a serviços de infraestrutura de transporte. Segundo estimativas da CEPAL, para atender a demanda de crescimento a região devia investir anualmente uma média de 2,2% do PIB entre 2016 e 2030 em novas obras e manutenção das infraestruturas existentes.

Na região, os investimentos em infraestrutura tendem a concentrar-se nos grandes corredores de transporte e núcleos urbanos, em detrimento das zonas periféricas e rurais. Nas zonas rurais, as estradas são importantes não só em termos de conectividade, mas também por sua incidência na estrutura de custos das cadeias logísticas que ali operam. Uma mudança no padrão de investimentos orientada para obras mais resilientes, eficientes e sustentáveis geraria uma redução dos custos de transação associados ao traslado de insumos e produtos finais, permitindo que a produção de zonas rurais e remotas chegasse aos mercados a preços competitivos. Também se facilitaria o desenvolvimento de novas atividades econômicas, o que geraria um desenvolvimento territorial mais equilibrado e sustentável.

A priorização da resiliência da infraestrutura — materializada, por exemplo, mediante estratégias de adaptação à mudança climática — deveria ser, junto com padrões mínimos de eficiência e sustentabilidade, um dos princípios orientadores dos novos ciclos de investimentos na região. Dado o limitado espaço fiscal existente, será crucial a articulação com os bancos regionais de desenvolvimento.

O revigoramento da integração econômica regional requer uma maior articulação em matéria digital. A CEPAL propôs uma agenda de trabalho nas seguintes áreas: infraestruturas digitais (inclusive as redes de alta velocidade 5G) e conectividade para garantir o acesso universal à Internet de banda larga; proteção de dados e segurança digital; políticas de concorrência e regulação; e impostos digitais. Todos estes avanços preparariam o caminho para o gradual estabelecimento de um mercado comum digital da América Latina e do Caribe. Dada a intensificação do comércio eletrônico por causa da pandemia, a agenda regional de facilitação do comércio deveria dar atenção especial à facilitação desta modalidade de comércio, especialmente para as MPME.

C. Desigualdades de gênero no comércio internacional

A crise econômica, comercial e social decorrente da pandemia de COVID-19 pode implicar um retrocesso em relação aos escassos avanços obtidos na redução das desigualdades de gênero no acesso ao emprego e aos recursos. Nas duas décadas anteriores a esta crise, registraram-se avanços no que se refere à autonomia econômica das mulheres na região, como se observa, por exemplo, na maior participação das mulheres no mercado de trabalho e na correspondente menor proporção de mulheres sem renda própria. Não obstante, estes avanços não foram acompanhados de uma maior participação dos homens no trabalho doméstico e de cuidado não remunerado. Além disso, a crise de 2020 está impactando de maneira desproporcional as mulheres trabalhadoras e empresárias vinculadas ao setor exportador, sobretudo no turismo, no comércio varejista e no setor têxtil e de confecção.

Neste contexto, examina-se como o comércio internacional, acompanhado de políticas adequadas, poderia reduzir a desigualdade de gênero. Os vínculos entre a desigualdade de gênero e o comércio internacional são explicados em parte pela intersecção entre a especialização produtiva e comercial, a segregação laboral de gênero e a divisão sexual do trabalho nos diversos países. Como trabalhadoras não remuneradas ou como assalariadas em empregos de baixa qualidade e escassa proteção, as mulheres podem representar uma fonte de competitividade baseada em baixos custos. Por sua vez, as variações na intensidade do comércio e na estrutura exportadora e importadora, bem como nos preços dos produtos e serviços comercializados, têm efeitos distributivos diferenciados entre homens e mulheres.

Uma revisão dos estudos sobre o impacto da abertura e liberalização comercial nas desigualdades de gênero mostra resultados contraditórios. Esses estudos apresentam informação empírica sobre como, nas últimas quatro décadas, a liberalização do

comércio e a expansão das cadeias globais de valor criaram oportunidades de emprego para as mulheres, especialmente nos países em desenvolvimento. Em alguns casos, assinalou-se que um dos resultados da globalização foi a feminização do trabalho. Em outros casos, afirma-se que a discriminação por razão de gênero é intrínseca às cadeias globais de valor e que as mulheres participam delas como mão de obra de baixo custo, menos protegida e em condições precárias. Mais recentemente, a automatização dos processos produtivos e a incorporação de inovações tecnológicas poderiam estar revertendo a tendência anterior e conduzindo a uma desfeminização do emprego.

Poucas empresas exportadoras são lideradas por mulheres. Segundo informações das Pesquisas de Empresas do Banco Mundial, os homens são donos de 90% das empresas manufatureiras exportadoras nos países em desenvolvimento; por outro lado, dados de empresas exportadoras pequenas e médias de 97 países presentes no Facebook apresentam resultados similares. Não obstante, as empresas exportadoras lideradas por mulheres empregam uma proporção maior de mulheres em comparação com as empresas exportadoras lideradas por homens. Mas as empresas lideradas por mulheres, de todos os tamanhos, comercializam menos que as empresas de tamanho similar lideradas por homens; ao mesmo tempo, as mulheres proprietárias de empresas de menor tamanho têm menos acesso a recursos produtivos, capacitação, habilidades digitais e redes de contatos e enfrentam maiores restrições de tempo pela sobrecarga de trabalho doméstico e de cuidado não remunerado.

De acordo com informação recente, há uma grande heterogeneidade entre os setores exportadores quanto ao emprego feminino. A maior concentração do emprego feminino, medida pelo quociente entre o emprego feminino e o emprego masculino¹, ocorre nos setores de têxteis e confecção e outros serviços (veja o gráfico 6). Os menores quocientes encontram-se nos serviços tradicionais (eletricidade, gás e água, transporte e construção), metais e produtos de metal, agricultura, pecuária, silvicultura e pesca e exploração de minas e pedreiras.

Gráfico 6

América Latina (11 países)^a: quociente entre o emprego feminino e o masculino na atividade exportadora, por setor, 2018



Fonte: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em informações do Banco de Dados de Pesquisas Domiciliares (BADEHOG) e matrizes de insumo-produto dos países.

^a Argentina, Bolívia (Estado Plurinacional da), Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela (República Bolivariana da).

¹ Um quociente igual a 1 indica igualdade de participação de trabalhadores homens e mulheres (50% cada grupo). Valores inferiores (superiores) a 1 refletem uma participação de mulheres menor (maior) do que a de homens.

Entre 2005 e 2018, observa-se na maioria dos países a tendência a uma maior igualdade na participação do setor exportador no emprego por sexo. Os setores de agricultura, pecuária e pesca, alimentos, bebidas e tabaco e outros serviços são os que mais geraram emprego na atividade exportadora total em 2018. No caso das mulheres, a principal atividade exportadora na geração de emprego é a categoria de outros serviços, que inclui atividades como alojamento e serviços de alimentação e serviços empresariais, seguida por alimentos, bebidas e tabaco e máquinas e equipamentos.

As diferenças salariais entre homens e mulheres são maiores nos setores mais intensivos em exportações do que nos setores menos intensivos. Constatou-se também que a diferença salarial média por hora entre mulheres e homens em setores exportadores é maior no caso dos trabalhadores de alta qualificação do que no dos trabalhadores de média e baixa qualificação. Entre os setores relativamente mais intensivos em exportações, as mulheres receberam salários relativamente mais baixos em 2018 em indústrias pesadas, como as de automóveis e autopeças e máquinas e aparelhos elétricos. Não obstante, nos setores mais intensivos em exportações as diferenças salariais entre mulheres e homens diminuíram entre 2011 e 2018.

Outros estudos sobre as brechas de gênero no emprego em setores e cadeias de valor exportadoras na América Latina e no Caribe mostram resultados variados. No setor agrícola exportador, registrou-se um notório aumento da participação das mulheres no emprego com o surgimento de setores agrícolas não tradicionais (frutas, verduras e flores embaladas) e a forte emigração masculina para as cidades. Muitos dos empregos femininos neste setor são precários. Na mineração, a participação de mulheres é muito baixa, mas está aumentando. Na indústria manufatureira de exportação, a participação feminina é baixa na América do Sul, enquanto no México e América Central sua proporção aumenta fortemente, em particular nos setores têxtil e de confecções e de produtos eletrônicos. No setor do turismo, a América Latina é a região do mundo com a maior participação de mulheres (59%), junto com a África. Nos setores de serviços modernos exportados, como os centros de chamadas, facilitou-se o acesso das mulheres a empregos formais com salários maiores do que em outros setores. Contudo, suas oportunidades de ascender a cargos de maior responsabilidade permanecem limitadas.

A pandemia de COVID-19 e o fechamento temporário do comércio varejista afetaram várias cadeias globais de valor. O colapso do comércio internacional revelou o alto grau de exposição da região às turbulências internacionais e as vulnerabilidades associadas à interdependência global. Além disso, acentuou-se a tendência de encurtamento das cadeias globais de valor. Estas tendências afetam negativamente as mulheres da região, já que muitas trabalham nos elos mais precários dessas cadeias e em setores que estão sendo impactados, como o turismo, a confecção e outros serviços. Para enfrentar esta situação, alguns governos adotaram medidas de proteção do emprego, como a concessão de transferências e seguro-desemprego temporário a trabalhadores e trabalhadoras. Alguns países adotaram medidas relacionadas com o emprego em setores de atividade com grande presença de mulheres.

Na última década ocorreu uma crescente incorporação da agenda de igualdade de gênero na política comercial em diversos níveis. Na OMC este tema é abordado de maneira crescente, especialmente desde a aprovação em 2017 da Declaração Conjunta sobre Comércio e Empoderamento Econômico das Mulheres. Outra tendência positiva no mundo é a crescente aplicação de normas e certificações que estabelecem regulações para superar a precariedade do trabalho das mulheres em vários setores de exportação, sobretudo na agricultura.

Os países da América Latina e do Caribe também incorporaram gradualmente a igualdade de gênero em suas políticas comerciais. Alguns países foram pioneiros neste âmbito, ao incluir capítulos em matéria de gênero e compromissos de cooperação internacional neste tema em seus acordos comerciais preferenciais. Por sua vez, os organismos de promoção comercial de vários países da região incorporaram entre seus objetivos a internacionalização das empresas lideradas por mulheres. Para este propósito, criaram-se programas, departamentos ou unidades de gênero que oferecem novos serviços a essas empresas.

Para promover a igualdade de gênero no comércio, na XIV Conferência Regional sobre a Mulher da América Latina e do Caribe, realizada em Santiago em janeiro de 2020, os Estados membros da CEPAL acordaram implementar políticas e mecanismos de promoção, fortalecimento e crescimento da produção e do comércio exterior com perspectiva de gênero como pilar do desenvolvimento econômico. Mediante este compromisso procura-se promover políticas comerciais e de gênero que contribuam à reativação econômica e ao fechamento de brechas de gênero no acesso a recursos, financiamento, informação, tecnologia e mercados. Isto implica impulsionar o emprego de qualidade para as mulheres, bem como garantir o acesso das mulheres a serviços de cuidado e prevenção da violência de gênero.

www.cepal.org



Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL)
Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
www.cepal.org



LC/PUB.2020/22