Proyecto de Habilitación de la Ruta N.º 9

Anexo Técnico PR-L1145

Integración Regional

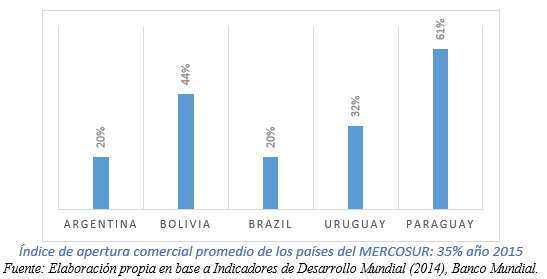
|  |
| --- |
| Resumen Ejecutivo  Paraguay posee una economía con alta participación del sector primario, específicamente las actividades agrícolas representaron el 30% del Producto Interno Bruto y el 41.1% de las exportaciones en el año 2016. A pesar de la importancia del transporte terrestre en la economía paraguaya, el país enfrenta importantes deficiencias en cuanto a la cobertura, calidad, capacidad y conectividad de sus redes de transporte. Esto se refleja en los Índices de Competitividad internacionales, donde se señala que la inadecuada provisión de infraestructuras de transportes en Paraguay es una de las principales limitantes para hacer negocios en el país En otras palabras, la inadecuada infraestructura de transporte representa una barrera para la atracción de inversión extranjera y la inserción de los productos paraguayos en cadenas de valor global, debido a los costos de transporte y logística más altos.  Dadas las condiciones de mediterraneidad del país delimitado en su región sur por las Hidrovías Paraná y Paraguay, la accesibilidad terrestre confiable todo el año a los puertos fluviales y a los corredores regionales es fundamental para el crecimiento y desarrollo de su economía. En este contexto, La Ruta Nacional No. 9 (Ruta Transchaco) ha sido reconocida dentro de la iniciativa de integración regional IIRSA/COSIPLAN como parte del Eje de Integración y Desarrollo Interoceánico Central por su contribución a la dinamización del desarrollo económico intrarregional mediante la mejora de la conectividad vial Pacifico - Atlántico por territorio paraguayo, facilitando el transito regional entre Brasil, Paraguay, Chile y Bolivia y promoviendo la movilidad de personas y de los bienes y servicios producidos en estos países.  Este documento explica como el proyecto apoya la integración económica de Paraguay por medio de la mejorar de la conectividad entre los centros de producción con vocación exportadora y la red troncal de carreteras del país, así como con las infraestructuras de exportación e importación. Concretamente, de acuerdo a la Matriz de Resultados de la operación, las inversiones nacionales para mejorar la infraestructura física de la Ruta No. 9 (Ruta Transchaco) impactarán positivamente en la integración regional y global debido a que la reducción de los tiempos de viaje promedio (minutos/viaje), la reducción de los costos de operación vehicular en los tramos intervenidos (US$ constantes/vehículo-km), el aumento del tránsito medio anual (vehículos/día) y el aumento en el porcentaje de camiones en el total del tránsito medio diario anual; contribuirá a aumentar la competitividad sistémica de la economía beneficiando la comercialización a nivel regional y global de los principales productos de exportación de Paraguay y también reduciendo los costos de importación de bienes necesarios para la economía Paraguaya. |

1. **Introducción.**
   1. Paraguay cuenta con una economía abierta al comercio internacional, con una alta participación de la agricultura y la ganadería como principales actividades económicas. Para el año 2016, la agricultura representó el 30% de la producción total y el 41.1% de las exportaciones[[1]](#footnote-1), destacando que estas actividades económicas son muy vulnerables a las dificultades de conectividad debido que típicamente se localizan de manera dispersa, condicionadas por la disponibilidad factores naturales (tierra, agua, pastos entre otros) empleados en la producción. Con respecto a la ganadería, Paraguay posee el tercer rebaño bovino más grande de Sudamérica superado solo por Brasil y Argentina, y ocupa el séptimo lugar a nivel mundial entre los mayores países exportadores de carne vacuna. El Chaco cumple un rol estratégico en cuanto a su potencial productivo, albergando al 40% del total del hato ganadero del país, cercano a 14,2 millones de cabezas[[2]](#footnote-2).
   2. Por ser un país sin litoral, Paraguay enfrenta importantes retos que afectan su desempeño económico, especialmente relacionados a lejanía de los puertos costeros lo cual implica mayores costos de transporte que encarecen los productos nacionales y extranjeros afectando su comercio regional y global[[3]](#footnote-3). Del mismo modo, esta situación hace que Paraguay dependa de la infraestructura física y de la logística de transporte para poder reducir los costos de transporte y hacer más eficiente el comercio tanto interno como externo. En el caso de Paraguay, el pilar de infraestructura del Índice de Competitividad Global del Informe de Competitividad 2016-2017[[4]](#footnote-4), posiciona al país en el puesto 122º (de un total de 140 países). En el componente específico de calidad de las carreteras, Paraguay se encuentra en las últimas posiciones del listado (posición 136º) destacando que la provisión inadecuada de infraestructura es el tercer factor más problemático para hacer negocios en Paraguay, situación que afecta negativamente la competitividad global del país.
   3. El panorama económico es positivo para Paraguay (tasa de crecimiento económico de 3.3% proyectada para el año 2017 por el IMF) a pesar del panorama de tasas de crecimiento negativas proyectadas para el año 2017 para las economías más grandes de la región (Brasil y Argentina). Lo anterior, denota un escenario de retos y oportunidades para Paraguay, así como la posibilidad de generar desarrollo económico territorial para las regiones productivas importantes para el comercio internacional de Paraguay. La integración económica del territorio del Chaco es fundamental para generar desarrollo económico inclusivo y nuevas posibilidades productivas relacionadas a la generación de cadenas de valor y aglomeraciones productivas que permitan una mejor inserción de la economía paraguaya a los mercado regionales y globales.
   4. Este documento analiza la operación Proyecto de Habilitación de la Ruta Nº 9 (PR-L1145), exponiendo los argumentos que explican cómo el proyecto aporta a la integración económica de Paraguay a nivel regional y global, validando por tanto su alineación con el desafío regional de Integración Económica planteado en la Estrategia Institucional del Banco (EIB) 2010-2020 (GN-2788-5). El documento está organizado de la siguiente manera. En la sección número II, se describe se describe el contexto regional y el estado de la integración económica regional en el marco del proceso de integración suramericano, haciendo énfasis en el caso particular de Paraguay. En la sección número III se presentan los argumentos cualitativos y cuantitativos que demuestran que la operación contribuye a mejorar la integración física y económica del país. Finalmente, en la sección número IV se valida la alineación de la operación con el Desafío de Integración Económica de acuerdo con la EIB y con la Estrategia Sectorial del Banco de Apoyo a la Integración Competitiva, Regional y Global (GN-2564-4).
2. **Infraestructura e Integración Económica**

**Contexto Regional**

* 1. En el contexto internacional actual de bajo crecimiento económico global, el estado de la integración económica regional de los países de América Latina y el Caribe cobra vital importancia. En el *Informe macroeconómico de América Latina y el Caribe 2017; Caminos para crecer en un nuevo mundo comercial,* el Banco Interamericano de Desarrollo, basándose en el análisis de los shocks externos relacionados a los fenómenos que afectan el flujo de recursos de las economías (como los precios internacionales de las materias primas, la demanda mundial de bienes y servicios y la tasa de interés de EEUU), la situación interna de los países de América Latina y el avance en el desarrollo de los mercados regionales, establece que; independientemente del escenario comercial predominante, la región sólo puede ganar con un mercado interno más fuerte, más eficiente y plenamente integrado. La incertidumbre relacionada al posible aumento de las restricciones de la política comercial global establecidas por parte de las economías avanzadas y el probable entorno negativo para los nuevos tratados comerciales globales se suma a los motivos por los que los países deben pasar a la acción en la agenda de integración regional.
  2. A nivel estratégico, el Gobierno de Paraguay (GdP) establece en su Plan Nacional de Desarrollo 2030, la prioridad del país de consolidar su inserción competitiva, aprovechando nuevas oportunidades de integración en materia de cadenas regionales de valor y apoyando la integración regional. El GdP establece que la estrategia del país en materia de integración debe ir más allá del incremento de los flujos comerciales y pasar a considerar temas como la facilitación comercial, integración productiva, física y energética. En este contexto, una de las principales áreas de acción definida en el Plan es el fortalecimiento del transporte terrestre y la vía fluvial paraguaya incluyendo las interconexiones fronterizas, así como también la consolidación de una red de transporte multimodal eficiente que disminuya los costos logísticos promedio.
  3. En la actualidad Paraguay pertenece a la iniciativa de integración del Mercado Común del Sur (MERCOSUR)[[5]](#footnote-5) siendo parte de los Estados fundadores, signatarios del Tratado de Asunción en 1991 junto con Argentina, Brasil, y Uruguay. Adicionalmente, Paraguay es miembro de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) donde; como parte del Consejo de Infraestructura y Planificación (COSIPLAN), Paraguay participa del Foro técnico para la planificación y desarrollo de la infraestructura del territorio suramericano a través de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)[[6]](#footnote-6). Por Paraguay discurren 4 (de los 9) Ejes de Integración y Desarrollo identificados por IIRSA, los cuales son de importancia estratégica regional para el desarrollo de las interconexiones físicas de América del Sur.
  4. Al igual que todos los países miembros del MERCOSUR, Paraguay es país miembro asociado de la Comunidad Andina (CAN)[[7]](#footnote-7), significando que el país tiene participación en los órganos, mecanismos y medidas de la Comunidad Andina como parte de la profundización de las relaciones de asociación entre la CAN y MERCOSUR[[8]](#footnote-8). Adicionalmente, Paraguay es parte de los Estados Observadores de la Alianza Pacífico con la opción de convertiste Estado Asociado. Con respecto a los tratados bilaterales, Paraguay posee una serie de tratados preferenciales con Argentina, Chile, China y Estados Unidos. A fin de aprovechar al máximo el panorama de alianzas estratégicas entre las iniciativas de integración regional de América del Sur, el desarrollo de la conectividad física y la infraestructura productiva se convierte en un medio fundamental para la obtención de resultados concretos y sostenibles en materia de una mayor integración regional que efectivamente se traduzca en beneficios económicos para la población en general.
  5. La economía de Paraguay representó el 0.5% del Producto Interno Bruto total de América Latina y el Caribe para el año 2015[[9]](#footnote-9). Para este mismo año, el índice de apertura comercial medido por la ratio comercio total/PIB,[[10]](#footnote-10) fue 61.2%, lo cual figura casi el doble del índice promedio observado para los países miembros del MERCOSUR en el mismo período (Ver Figura No.1). Lo anterior indica que Paraguay es el país más abierto al comercio exterior de todo el bloque de países, significando una alta dependencia de la economía al sector externo, donde el comportamiento de la demanda externa de bienes es relevante, pero también las condiciones internas productivas juegan vital importancia para el desempeño exportador a fin de mantener el flujo de capitales externos hacia la economía.

Figura No.1: Índice de Apertura Comercial de los países del MERCOSUR año 2015.



Índice de apertura comercial promedio de los países del MERCOSUR: 35% Año 2015

*Fuente Elaboración Propia en base a Indicadores de Desarrollo Mundial del Banco Mundial.*

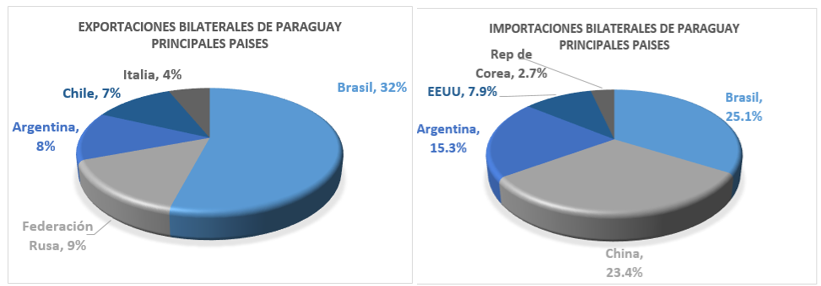
* 1. En relación a los principales productos comerciados externamente, las exportaciones de Paraguay son predominantemente bienes agrícolas los cuales aportaron el 72% del valor total de las exportaciones (sin incluir las exportaciones de energía eléctrica) para el año 2016[[11]](#footnote-11), mientras que las importaciones están conformadas predominantemente por bienes intensivos en capital como maquinarias y equipos[[12]](#footnote-12). En relación al destino de las exportaciones de Paraguay, se observa que el MERCOSUR ha ganado participación en los últimos años, llegando a colocarse como el principal socio comercial de Paraguay en el año 2016, alcanzando el 27% del valor total de las exportaciones (Ver Figura No.2). Con respecto al comercio bilateral, a pesar de que se observar una diversificación de los socios comerciales bilaterales de Paraguay alocándose tanto dentro de la región como fuera, Brasil constituyó el socio comercial número uno tanto en destino de las exportaciones como en origen de las importaciones en el año 2016. (Ver Figura No.3).

Figura No. 2. Exportaciones de Paraguay a principales bloques de países[[13]](#footnote-13)

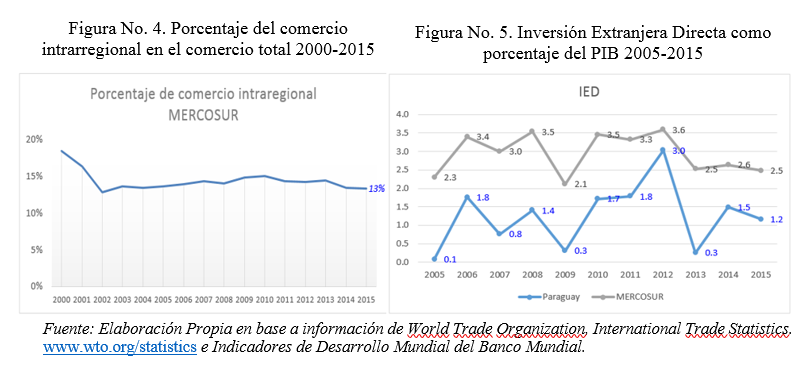
Porcentaje de participación en el valor de las exportaciones totales año 2016.

Figura No. 3. Comercio Bilateral de Paraguay en el año 2015.

Porcentaje de participación en el valor de las exportaciones totales.



*Fuente: Elaboración propia en base a datos de Ministerio de Hacienda de Paraguay y INTrade BID.*

* 1. Es de destacar que, a nivel regional, a pesar de los grandes avances del MERCOSUR en materia de integración económica regional, la interdependencia regional medida por el grado de comercio intrarregional,[[14]](#footnote-14) es bajo en comparación con las proporciones de comercio intrarregional de otras regiones del mundo con iniciativas de integración más avanzadas. Como se puede observar en la Figura No.4, el comercio intrarregional no solo es bajo para MERCOSUR, sino que tampoco ha experimentado variaciones significativas a lo largo de los años, siendo el promedio de comercio intrarregional para los últimos 10 años de 14.2 por ciento. Lo anterior sugiere que el estado de la integración de las economías pertenecientes a estas iniciativas, es bajo y que se requieren de acciones concretas que impacten positivamente en la integración económica regional y global incrementando el intercambio de bienes y servicios y también los flujos de personas y de capitales entre los países de la región.
  2. Otra medida del grado en que los mercados nacionales están integrados regionalmente y a nivel mundial está dado por la Inversión Extranjera Directa (IED). Esta variable es relevante porque representa la importancia de los flujos de capitales externos en las economías, para los cuales el tamaño, la expansión del mercado interno y la dinámica exportadora,[[15]](#footnote-15) juegan un rol relevante aunado a los factores de la infraestructura interna y los costos logísticos internos los cuales también condicionan fuertemente la IED. En el caso de Paraguay, con datos de los Indicadores Mundiales de Desarrollo, se puede constatar que los niveles de IED como porcentaje del PIB son menores que los observados en promedio para los países del MERCOSUR (Figura No. 5). Lo anterior denota que los principales factores importantes para hacer negocios, son deficientes en Paraguay en comparación con las condiciones en los países del MERCOSUR.

*Fuente Elaboración Propia en base a información de World Trade Organization, www.wto.org/statistics e Indicadores de Desarrollo Mundial del Banco Mundial.*

**Contexto Nacional**

* 1. Como ya se ha demostrado, el grado de apertura al comercio internacional de Paraguay es alto y la composición del comercio externo está altamente orientado hacia países de la región suramericana a través de las principales iniciativas de integración regional a las cuales pertenece. Lo anterior sugiere que intervenciones orientadas a aumentar la competitividad de Paraguay, tenderán a intensificar la propensión del país de comerciar con países de la región[[16]](#footnote-16), sobre todo con Brasil, siempre que la demanda externa de bienes paraguayos se mantenga constante. En tal sentido, la proximidad y la conectividad son relevantes para la integración de las principales regiones productoras de bienes y servicios con los puntos de exportación.
  2. Para lograr el objetivo anterior, la infraestructura de transporte desempeña un rol determinante en la competitividad sistémica de la economía debido a la incidencia directa que tiene en los costos de transporte, los que a su vez son un determinante de los precios finales de los bienes transables y no transables, con lo cual altos precios en estos tipos de bienes significan pérdida de competitividad en relación con el resto de competidores globales. Teniendo en cuenta el mecanismo por el cual la infraestructura de transporte incide en la competitividad, es importante resaltar que empíricamente se observa que los flujos comerciales de una economía son altamente sensibles a los costos de transporte (Krugman y Livas, 1996), con lo cual menores costos de transporte significan efectos positivos en el comercio interno y externo de un país[[17]](#footnote-17).
  3. En Paraguay, gran parte de la carga se mueve por medio de carreteras a través de la Red Vial Principal (RVP)[[18]](#footnote-18). Por ello, la mejora de las condiciones de la Red Vial Principal (RVP) y la optimización del mantenimiento de infraestructura, es esencial para la reducción de los costos de transporte. En el caso de Paraguay, es evidente que las barreras arancelarias al comercio son cada vez menos importantes en los costos para comerciar tanto con sus socios regionales como extra regionales dada la cantidad de acuerdos preferenciales que el país posee, sin embargo, la contribución de los costos de transporte como porcentaje del costo total del comercio, es un factor crítico para Paraguay dada la baja calidad de la infraestructura física y de transportes[[19]](#footnote-19).
  4. La existencia de altos costos logísticos y de transporte en Paraguay se puede constatar con datos de los Indicadores de Desarrollo Mundial (IDM) en los cuales se observa que en promedio para los años 2005-2014, el costo de exportar (US$ por contenedor) para Paraguay fue 27.7% (o 321 US$ por contenedor) superior que el costo de exportar promedio observado para todos los países de América Latina y el Caribe en los mismos años. Con respecto al costo de importar, este fue 22.21% (340 US$ por contenedor) más alto que el promedio de ALC observado para los mismos años. Lo anterior es relevante sobre todo para las importaciones de bienes intermedios y de capital, vitales para la producción interna, ya que el efecto del costo doméstico de transporte supone un incremento en los costos de producción.

**III. Aspectos generales de la operación en términos de integración regional**

* 1. La operación PR-L1145, proyecto de habilitación de la Ruta Nº 9 tiene el objetivo de contribuir a mejorar la competitividad del sector productivo agropecuario y la integración económica y social del Paraguay, en particular del Chaco. El objetivo específico es contribuir a la mejora y conservación de la transitabilidad, del nivel de servicio y de la seguridad vial de la Ruta Nº 9 desde el km 50 (Cerrito) hasta el km 525 (Mariscal Estigarribia), además de los accesos a las localidades de Loma Plata, Neuland y Filadelfia a través de su mejoramiento y posterior conservación, lo que resultará en la reducción de costos de operación de transporte, tiempos promedios de viaje y reducción de la tasa de accidentes.
  2. La ruta nacional No. 9 (ruta Transchaco) es una de las arterias principales de comercialización de Paraguay con Bolivia, y desde Asunción, con la Argentina. En la frontera con Bolivia, esta ruta continúa con el nombre de Ruta 6 a la ciudad de Boyuibe, hacia el lado boliviano y conecta el país con la costa del Pacífico a través de Bolivia, Argentina y Chile, constituyéndose en un corredor para el comercio intrarregional. A nivel interno, la Ruta No. 9, cuza toda la zona occidental de Paraguay la cual se divide en tres departamentos (Presidente Hayes, Boquerón y Alto Paraguay) que presentan las mayores extensiones territoriales y las menores densidades poblacionales del país. La ruta No. 9 es la principal vía de comunicación del Chaco con el centro económico del Paraguay facilitando así la conexión con la zona portuaria de Asunción y Villeta. Dichas zonas representan puntos clave para el comercio exterior de Paraguay concentrando los mayores volúmenes de carga tanto de exportación como de importación del país, por tanto, la buena conectividad de las zonas productivas con el área metropolitana de Asunción es un elemento clave para la integración comercial.
  3. Es de especial relevancia para la integración económica regional el hecho de que por la Ruta No. 9 circulan los principales productos comerciados por Paraguay, incluyendo el Gas Licuado de Petróleo (GLP) importado desde Bolivia. La importación de GLP desde Bolivia[[20]](#footnote-20), es relevante desde el punto de vista de la integración energética de ambos países, debido a que el intercambio eficiente de este producto permite a Paraguay beneficiarse de precios menores siempre que los costos de importación sean igualmente bajos. Para lo anterior, el estado de la Ruta No. 9 es fundamental a fin de reducir los costos de transporte que en última instancia impactan en los precios al consumidor final de este producto. En tal sentido, la Operación contribuirá a facilitar la colaboración energética y la reducción de costos de transporte para la comercialización del GLP entre las dos naciones; permitiendo precios finales bajos para el mercado local, lo cual también aporta a la desconcentración del mercado energético de Paraguay el cual se encuentra altamente concentrado en pocas firmas distribuidoras de hidrocarburos.
  4. El Chaco es una región con alto potencial agrícola. La explotación agrícola comprende cultivos de maní, algodón, sorgo, caña de azúcar además de la ganadería de carne la cual es uno de los principales productos de exportación de Paraguay[[21]](#footnote-21). En cuanto a producción pecuaria, Presidente Hayes es el mayor productor a nivel del país de ganados caprino, ovino y vacuno, y el segundo de equinos. Por otro lado, Boquerón posee una importante producción ganadera: es el segundo productor nacional de caprino y el tercero de bovino[[22]](#footnote-22). Dada la relevancia de la actividad agropecuaria para la región de El Chaco, la conectividad y el estado de las vías es fundamental para potenciar un mayor desarrollo productivo bajo un enfoque de desarrollo territorial y de integración regional.
  5. Adicional a los beneficios a la actividad agrícola producto de la reducción de los costos de transporte, se identifican también potenciales beneficios a la actividad turística y de servicios conexos. Dentro del área de influencia del proyecto, la localidad de Cerrito posee múltiples atractivos naturales como gran diversidad de flora y fauna además de balnearios de alto atractivo para tanto para la población local como extranjera. Por otro lado, la localidad de Mariscal Estigarribia, tiene potenciales de desarrollar el transporte aéreo ligado a las actividades productivas (agrícolas y turísticas) del Chaco, debido a que posee un aeropuerto que podría responder a objetivos estratégicos en el logro de las expectativas de integración económica para la región.

No obstante, el potencial agrícola y turístico de estas regiones, uno de los grandes desafíos que enfrenta Paraguay en su participación en el proceso de integración regional; es desarrollar una infraestructura de transporte más eficiente y adecuada (1818) que permita ganancias en competitividad y una mejor inserción regional. Por lo anterior, las inversiones nacionales para mejorar la Ruta No. 9 (Transchaco), contribuirán a mejorar el acceso a mercados regionales e internacionales y promoverá además intercambios comerciales eficiente de productos como el Gas Licuado. En tal sentido, la mejora de la vía generará un incremento del tránsito medio anual (vehículos/día) de XXX y un aumento en el porcentaje de camiones en el total del tránsito medio diario anual de XX% los cuales se proyecta estén relacionado el crecimiento de las actividades productivas y turísticas en las zonas de influencia del proyecto.

En el ámbito regional, la red vial paraguaya es fundamental para el comercio de los países del MERCOSUR por su posición estratégica fronteriza con Brasil, Argentina y Bolivia, siendo que las rutas internas del Paraguay forman parte de las interconexiones bioceánicas a través de los países vecinos. Adicionalmente, la ruta nacional No. 9 (ruta Transchaco) es reconocida por IIRSA/COSIPLAN (Proyecto IOC72)[[23]](#footnote-23) como uno de los proyectos de la cartera de integración regional necesario para mejorar la conexión entre Brasil, Paraguay, Chile y Bolivia, ya que pretende desarrollar la conectividad vial Pacifico - Atlántico por territorio paraguayo, con los proyectos de Corredores de integración del Occidente. El proyecto es parte del Eje de Integración y Desarrollo Interoceánico Central (Países del Eje: Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú)con lo cual las inversiones tendrán una incidencia positiva en el comercio de los principales bienes de exportación como el cobre refinado, mineral de cobre y concentrados, aceites crudos de petróleo, porotos de soja y concentrados de hierro. Es de desatacar que la suma de las exportaciones de estos productos alcanza el 37% de las exportaciones totales de los cinco países del eje, con un 89% despachado por vía marítima.

**IV. Validación de criterios en el marco de la estrategia de integración.**

* 1. Esta operación es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (GN-2788-5) y se alinea con el desafío de desarrollo de integración económica puesto que la habilitación de un segmento de una carretera nacional, contribuirá a mejorar la conectividad de una de las principales áreas de producción con vocación exportadora con la red nacional de carreteras y con las instalaciones de importación y de exportación del país, a través Ruta No. 9 y sus conexiones con la Red Nacional y con los corredores de integración regional.
  2. Los resultados esperados de la habilitación de la Ruta No. 9 que se refieren a la reducción de los tiempos de viaje promedio, la reducción de los costos de operación vehicular en los tramos intervenidos (US$ constantes/vehículo-km), el aumento del tránsito medio anual (vehículos/día) y el aumento en el porcentaje de camiones en el total del tránsito medio diario anual; contribuirán a incentivar el desarrollo de las actividades económicas de Paraguay, así como el comercio internacional de los principales productos regionales que circulan por la Red Nacional y por el corredor de integración bioceánico. Adicionalmente, el proyecto, contribuye con el Marco de Resultados Corporativo (CRF) a través del indicador vinculado con el Desafío Regional de Integración Económica reflejados en la Matriz de Resultados del Programa: (i) kilómetros construidos o rehabilitados de un corredor de integración, puesto que rehabilitará y mejorará un segmento de la red primaria Ruta No. 9, contribuyendo a la mejora de la cobertura, calidad y conectividad de la infraestructura de transporte y propiciando el desarrollo de la conectividad vial regional.
  3. Asimismo, de acuerdo a la Estrategia Sectorial de Apoyo a la Integración Competitiva Regional y Global (GN-2565-4), la presente operación cumple con el criterio de **Focalización Multinacional**, ya que apoya una acción nacional unilateral, orientada a un objetivo relacionado con mejorar la competitividad del país a través de la habilitación de la Ruta No. 9 (Ruta Transchaco) fundamental para el desarrollo económico territorial, así como una mayor inserción regional del país y de la región con el resto del mundo. La operación también es consistente con el criterio de **Adicionalidad Regional** puesto que las intervenciones propuestas, aunque sean de carácter nacional, articulan esfuerzos nacionales en una visión regional estratégica al formar parte de un plan supranacional apoyado por el Banco, particularmente en lo relacionado con los Ejes de Integración y Desarrollo en el marco de IIRSA.

1. Dirección de Integración-SSEE/MH, con datos del BCP preliminares para el año 2016. [↑](#footnote-ref-1)
2. El aumento promedio del stock ganadero en el Chaco fue del 7,4% en los últimos ocho años, contra el 4% de la RO. [↑](#footnote-ref-2)
3. En el caso de Paraguay, la CEPAL (2003) estimó que el efecto de la mediterraneidad equivaldría para el país a aproximadamente 0,24% de su producción bruta, cifra inferior a lo reportado por USAID (2006), que analizó los sobrecostos de transporte para 10 corredores de importación y exportación. Para USAID, el impacto por mediterraneidad para esos corredores estaría en el orden de 0,5% del Producto Bruto Interno (PBI). [↑](#footnote-ref-3)
4. Foro Económico Mundial. [www.weforum.org](http://www.weforum.org) [↑](#footnote-ref-4)
5. El MERCOSUR es un proceso de integración regional instituido inicialmente por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay al cual en fases posteriores se ha incorporado Venezuela y Bolivia actualmente se encuentra en proceso de adhesión. Tiene como objetivo propiciar un espacio común para generar oportunidades comerciales y de inversión a través de la integración competitivas de las economías nacionales al mercado internacional. Tomado de: <http://www.mercosur.int/> [↑](#footnote-ref-5)
6. Esta iniciativa fue creada en el año 2000 con el fin último de “impulsar la integración y modernización de la infraestructura física bajo una concepción regional del espacio suramericano” (Comunicado de Brasilia, 2000). [↑](#footnote-ref-6)
7. La Comunidad Andina es un organismo de integración económica, cuyo objetivo es promover el desarrollo equilibrado y armónico de sus países miembros económica y social. Los países que la integran son Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú.

   Tomado de: <http://www.comunidadandina.org/> [↑](#footnote-ref-7)
8. Decisión 732 del Consejo de Andino de Ministros, febrero 2010, Lima Perú. [↑](#footnote-ref-8)
9. La mayor economía de ALC para el año 2015 fue Brasil representando el 34% del Producto Interno Bruto total de la región. Base de datos Indicadores de Desarrollo Mundial, Banco Mundial. [↑](#footnote-ref-9)
10. Este indicador, nos permite determinar la importancia relativa del comercio internacional en la economía de un país, y al mismo tiempo nos da una noción de que tan vulnerable es el país a los choques externos provenientes de otras economías o a contagio por crisis sistémica. [↑](#footnote-ref-10)
11. En el año 2016, los principales productos de exportación sin incluir la exportación de energía eléctrica fueron; las semillas oleaginosas, las cuales representaron el 30% del valor total exportado, seguido de las grasas y aceites vegetales con 23% del valor de las exportaciones totales, encontrándose en tercer lugar en importancia los productos de carne bovina con 19.1%. [↑](#footnote-ref-11)
12. Por el lado de las importaciones, los tres principales rubros en el año 2016 fueron los productos químicos, caucho y plásticos con 22% del valor total de las importaciones, otras maquinarias y equipos con 14% y los equipos electrónicos igualmente con 14% de participación en el valor total importado. [↑](#footnote-ref-12)
13. La descripción de los bloques de países de Paraguay es la establecida por SSEE/MH y está definida de la siguiente manera:

    MERCOSUR; Argentina, Brasil, Venezuela y Uruguay, UE-28: Unión Europea con 28 países miembros, TLCAN: Canadá, EE.UU., y México, Asociados al MERCOSUR (Asoc. al MCS): que incluye los Asociados Regionales: Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Perú, y los Extrarregionales: Israel, Egipto, India y SACU (Botswana, Lesoto, Namibia, Sudáfrica, y Suazilandia). [↑](#footnote-ref-13)
14. El porcentaje de Comercio Intrarregional (CI) es una medida de interdependencia que muestra la importancia relativa del comercio intrarregional versus la dependencia hacia el comercio extra regional. De acuerdo a estimaciones del Banco de Desarrollo Asiático (ADB), este ratio es muy alto para la Unión Europea (58% en el año 2007) y para los países del este asiático Asia (52% en el año 2007), para este último grupo de países, la tendencia es claramente creciente y muy próximo a la proporción observada para la Unión Europea. [↑](#footnote-ref-14)
15. Los factores determinantes de la IED referidos al tamaño y la expansión del mercado interno están correlacionado con los niveles de integración económica del país con otros países o bloques regionales. El grado de integración regional es atractivo para la IED porque típicamente las empresas transnacionales tienen una posición de *market seking* aprovechando la proximidad y ventajas comerciales de los países que conforman un bloque regional. Para los países de MERCOSUR, se demostró que la creación de esta iniciativa efectivamente influyó en la atracción de IED a la región, pero en distintos niveles por países. (Ver BID-INTAL, Integración regional e Inversión Extranjera Directa: El caso del MERCOSUR, Buenos Aires, 2002) [↑](#footnote-ref-15)
16. El porcentaje de comercio intrarregional de Paraguay fue de 52% de su comercio total en 2015, Indicadores de Desarrollo Mundial. [↑](#footnote-ref-16)
17. Más precisamente, se espera que una reducción del 1% en los costos de transporte ad valorem produzca un incremento en las exportaciones que va desde el 1,3% en México hasta el 4,5% en Chile (Ver Molina, D., Heuser, C y Mesquita, M., 2016). [↑](#footnote-ref-17)
18. Alrededor del 85% del volumen total de transporte para los mercados domésticos e internacionales son realizados por carretera, sin embargo, el Ministerio de Hacienda (2007) señala que, en el ámbito del Mercosur, Paraguay es el país con menor nivel de rutas asfaltadas, pues del total de carreteras disponibles (55.873 km) aproximadamente el 94% se encuentra sin capa asfáltica. [↑](#footnote-ref-18)
19. Este es un patrón observado para los países sin litoral en Hummels (2007). [↑](#footnote-ref-19)
20. Con información de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) se puede constatar que, en 2014, las ventas de GLP de YPFB a Paraguay fueron 34,573.74 Tm, sin embargo, se prevé que estas importaciones de Paraguay se incrementen debido al nuevo acuerdo de colaboración energética entre ambos países y a la puesta en operación de la Planta Separadora de Líquidos Gran Chaco en Tarija, Bolivia. [↑](#footnote-ref-20)
21. Es relevante destacar que la evolución de la demanda de carne a nivel mundial presenta buenas perspectivas económicas. De acuerdo a OCDE/FAO, se espera que los precios nominales de la carne permanezcan altos a lo largo de las proyecciones hasta el 2020. El crecimiento en el consumo en los países desarrollados será más lento que el de los países en desarrollo, pero en términos absolutos hasta el final de la proyección, el consumo de aquellos se mantendrá en más del doble. Lo anterior representa un incentivo para potenciar la actividad en El Chaco. [↑](#footnote-ref-21)
22. Dirección General de Estadísticas, Encuestas y Censos (DGEEC), <http://www.dgeec.gov.py/> [↑](#footnote-ref-22)
23. <http://iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1250> [↑](#footnote-ref-23)