

Políticas de **Desarrollo Productivo 2.0**

Enfrentando los nuevos imperativos de las cadenas globales de valor

¿Qué son las Cadenas Globales de Valor (CGV)?



Una **cadena de valor** se vuelve **global** cuando **distribuye sus eslabones en distintos países**, de acuerdo con las **ventajas comparativas** que éstos puedan ofrecer.

Hacia **finales de los noventa**, distintos factores contribuyeron a que se transformen en el **modelo productivo predominante**:



Apertura de los países al mundo



Baja en los costos de transporte



Avances en las TIC

¿Cuál era el lugar de los países de la región?

A los **países de la región** les tocaron inicialmente actividades de **bajo valor agregado**, intensivas en **mano de obra no calificada**.



Sin embargo, esta participación ofrecía una **f fuente potencial de nuevos conocimientos** sin la necesidad de **desarrollar cadenas completas** en sus territorios.

¿Estaban listos nuestros países para aprovechar estas oportunidades?

Las Políticas de Desarrollo Productivo (PDP)

El apogeo del modelo CGV se da un periodo de **redefiniciones** en lo referente a las **“políticas industriales.”**



Aparece entonces el concepto de **“Políticas de Desarrollo Productivo”**, poniendo el foco la importancia de que los países de la región puedan **cerrar brechas de productividad con países desarrollados.**

¿Qué implicancias tiene el modelo CGV en las PDP?



Gobernanzas

Las **relaciones de poder** dentro de la cadena **condicionan la transferencia de conocimiento y las estrategias de desarrollo.**



Ponderar problemas de coordinación.



Estrategias de Upgrading

Mejora de eslabones

Nuevos eslabones

Nuevas cadenas



El punto de partida importa.

Mayores capacidades

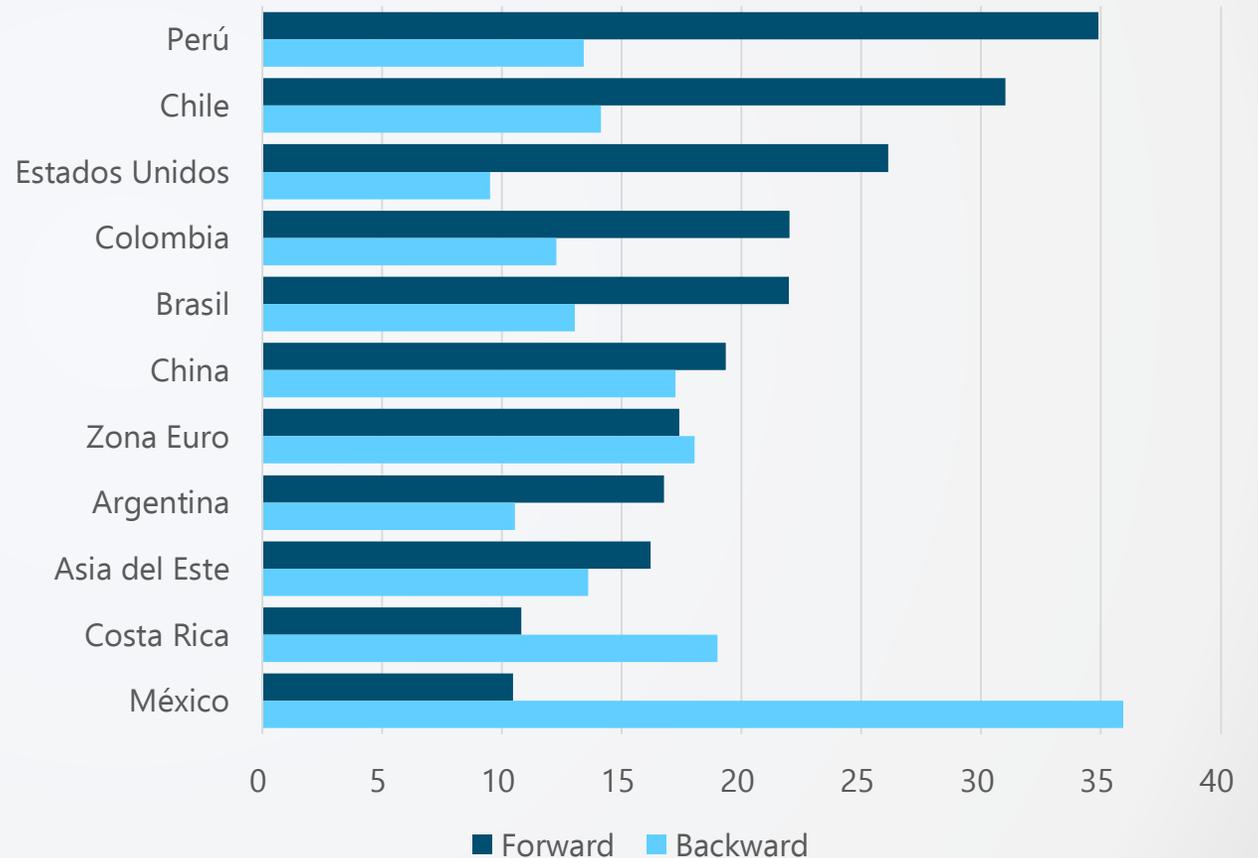


Las capacidades se pueden construir.

Los resultados no han sido los esperados

La **integración en CGV** de los países de la región se asoció principalmente a sus **recursos naturales** o a actividades de **ensamblaje de bajo valor agregado**.

Vínculos “aguas abajo” (*forward*) y “aguas arriba” (*backward*) de países y regiones seleccionadas (2018)



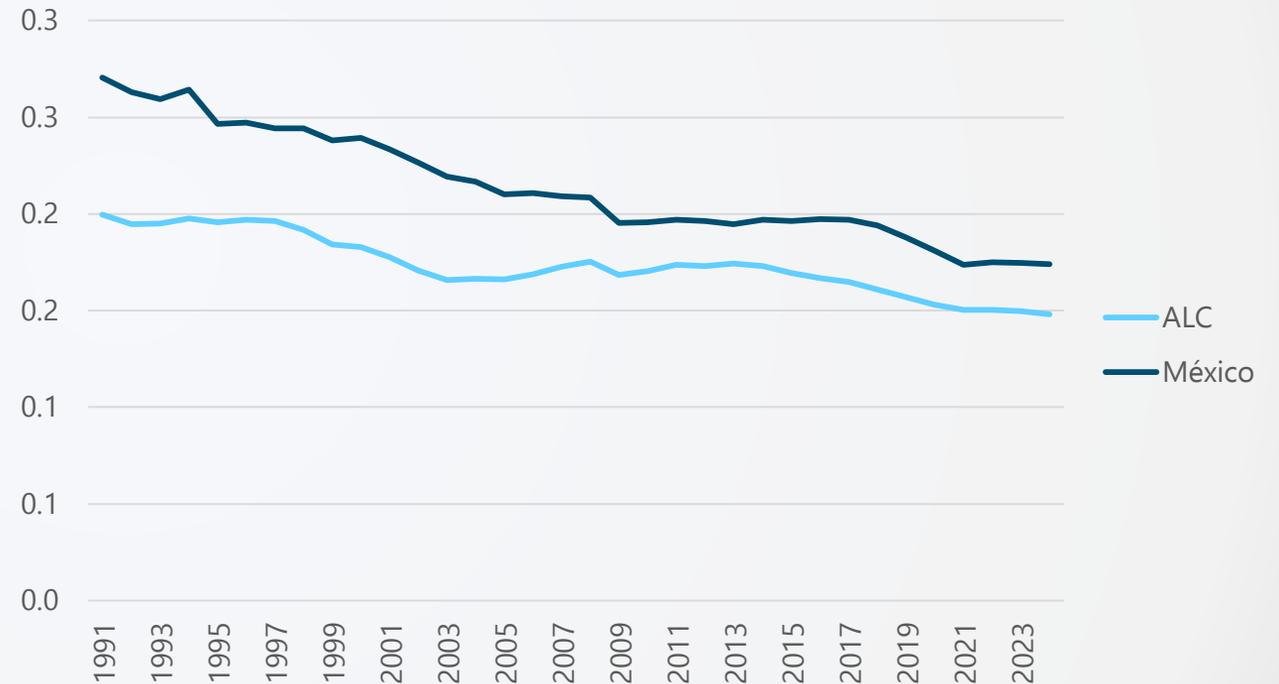
Fuente: Trade in Value Added Database - OECD

Los resultados no han sido los esperados

La **brecha de productividad** de la región con los Estados Unidos **no solo no se ha cerrado, sino que creció.**

Producción por trabajador

Ratio entre ALC/México y Estados Unidos



Source: ILOSTAT.

¿Qué falló?

Las **experiencias piloto** planteadas por el Banco **han sido efectivas para aumentar la productividad de sus beneficiarios**, pero **no lograron traducirse en ganancias de productividad agregada.**



Problemas de escalabilidad

Heterogeneidad en las empresas, **capacidades de política** limitadas, **recursos** limitados.



Descoordinación

Desaprovechamiento de sinergias entre distintos programas que afectan a la productividad.



Informalidad

Una gran proporción de las empresas están **“lejos de saltar la valla de la calidad”**.



Distorsiones macro y en el entorno de negocios

Afectan los incentivos de las empresas a crecer.

El triple imperativo de las CGV

Las soluciones a esos problemas deben plantearse bajo **una nueva lente.**

Para los sistemas productivos, **la eficiencia ya no es todo.**

Por lo tanto, **las PDP necesitan ampliar su alcance.**



Un ejemplo con la industria automotriz: la revolución CASE+RU



Connected.

Los automóviles están conectados a la red de diversas formas (IoT), y son **consumidores y generadores de datos.**



Automated.

Se espera que para 2035 haya **comercialización masiva de vehículos autónomos.**



Shared.

Dado los crecientes precios en la industria, pueden aparecer **nuevas formas de consumo (movilidad como servicio).**



Electric.

Existen diversas tecnologías para los **vehículos eléctricos de cero emisiones.**



Robotized.

La industria siempre ha sido dada a la robotización, pero lo será aún más en la fase de la **industria 4.0 (IoT, IA).**



Urban Mobility.

Nuevas restricciones y tendencias en las ciudades pueden afectar la demanda de automóviles.

Los desafíos para México

México es el séptimo productor mundial de vehículos.

El sector representa el **4% del PIB**, con casi **1 millón de empleos directos** y más de **3,5 millones de empleos indirectos.**

¿Cómo afrontará el país la transición automotriz?

Las **bases tecnológicas** de la electromovilidad pueden ser **radicalmente distintas** de las de la combustión fósil.

Muchos proveedores necesitarán reinventarse, y la industria en su conjunto tendrá que generar **una nueva base de capacidades técnicas.**

La agilidad será fundamental: cambios tecnológicos radicales aumentan la competencia internacional y aumentan las recompensas de los **“first movers.”**

El rol de la metrología

La **transición verde y digital** genera **nuevas demandas metrológicas.**



En el pasado, el **CENAM** ha sido un **aliado confiable** para la industria automotriz, contribuyendo al **desarrollo de proveedores** y a **garantizar las condiciones metrológicas** para que la cadena se **integre al mundo.**

Será necesario un **trabajo conjunto con las empresas** para desarrollar **las capacidades y los nuevos servicios** requeridos para **facilitar la transición** y dar respuesta a los **desafíos del modelo vigente.**

Las preguntas a responder

- ✓ **Demanda de metrología en los distintos eslabones de la cadena automotriz**
(ej. Tractoras, tier1, tier2, tier3)
- ✓ **¿Cuál fue el rol del CENAM en transformaciones previas de la industria automotriz?**
- ✓ **¿Qué le falta al CENAM para seguir siendo un socio relevante en la actual transformación de la industria?**



 **BID | Gracias**