

Logística y facilitación del comercio entre la Comunidad del Caribe y Centroamérica

Martha Cordero



NACIONES UNIDAS

CEPAL

Logística y facilitación del comercio entre la Comunidad del Caribe y Centroamérica

Martha Cordero



NACIONES UNIDAS



Este documento fue preparado por Martha Cordero, asistente de investigación de la Unidad de Comercio Internacional e Industria de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sede subregional en México D.F., en el marco de las actividades de la Cuenta de las Naciones Unidas para el Desarrollo: "Facilitando la integración efectiva de los países de América Latina y el Caribe a la economía global a través de programas de ayuda para el comercio" ROA 139-7.

El presente documento está basado en el documento "Potencialidad comercial entre Panamá, Centroamérica y la CARICOM", escrito por la misma autora, en la Oficina de la CEPAL de México; así como en las presentaciones realizadas en el seminario internacional "Facilitando la efectiva integración de los países en desarrollo en la economía global a través de programas de ayuda para el comercio" (Managua, 24 y 25 de septiembre de 2013); en la reunión de expertos "Facilitando la efectiva integración de países en desarrollo en la economía global a través de programas de ayuda para el comercio" (Montevideo, 27 y 28 de noviembre de 2013) y el foro interregional "Facilitando la efectiva integración de países en desarrollo en la economía global a través de programas de ayuda para el comercio" (Túnez, 22 a 24 de abril de 2014).

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de la autora y pueden no coincidir con las de la organización.

Índice

Resumen	5
I. Avances	7
A. Características y dinámica comercial.....	7
B. Acercamientos empresariales y de inversión	9
C. Acercamientos diplomáticos y acuerdos comerciales	11
II. Elementos que frenan el comercio	13
A. Barreras arancelarias.....	13
B. Transporte y logística.....	15
C. Política de visas de turismo y negocios.....	22
D. Facilitación del comercio.....	24
E. Ayuda para el comercio	25
III. Conclusiones y recomendaciones	27
Bibliografía.....	29

Cuadros

Cuadro 1	Centroamérica y CARICOM: aranceles de nación más favorecida aplicados a las importaciones, circa 2009.....	14
Cuadro 2	Centroamérica, CARICOM y Panamá: número de servicios marítimos que hacen enlace entre los países centroamericanos y la CARICOM, 2012	16
Cuadro 3	Centroamérica y CARICOM: logística, 2012.....	21
Cuadro 4	CARICOM y Centroamérica: facilitación del comercio, 2013.....	24

Gráficos

Gráfico 1	Centroamérica: comercio de bienes con la CARICOM, 1990-2012.....	9
Gráfico 2	Centroamérica y CARICOM: número de servicios marítimos y líneas navieras, 2012.....	16
Gráfico 3	Centroamérica y CARICOM: calidad de su infraestructura portuaria de acuerdo al <i>Global Competitiveness Report</i> , 2013-2014	18

Gráfico 4	Centroamérica y CARICOM: calidad de su infraestructura en transporte aéreo de acuerdo al <i>Global Competitiveness Report</i> , 2013-2014	20
-----------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

Diagramas

Diagrama 1	CARICOM, Centroamérica y Panamá: complementariedades a partir de sus especialidades	8
Diagrama 2	CARICOM y SICA: acercamientos	11
Diagrama 3	CARICOM y SICA: requerimiento de visa de turismo y negocios.....	23

Resumen

El presente artículo tiene como objetivo analizar los avances y los retos en las relaciones comerciales entre la CARICOM¹ y Centroamérica². En una primera parte, se destaca el aumento en la dinámica comercial entre ambas regiones, sus avances en materia de inversión, así como sus complementariedades económicas y sus acercamientos institucionales y de negociaciones comerciales. En una segunda parte, se pone énfasis en los elementos que frenan una mayor dinámica comercial y de inversión entre la CARICOM y Centroamérica. Entre estos elementos se encuentran las altas protecciones arancelarias existentes en los países de la CARICOM, la baja disponibilidad de rutas de transporte y sus altos costos, la heterogeneidad en la política de concesión de visado, así como los costos relacionados al comercio transfronterizo. Adicionalmente, se hace un somero acercamiento a la ayuda que estos países reciben para el comercio y el desarrollo, enfatizando en los proyectos relacionados con la facilitación del comercio. Ambas regiones tienen una potencialidad para beneficiarse mutuamente a través de una complementariedad económica, no obstante se requieren hacer avances conjuntos para atenuar los elementos que restringen su comercio.

¹ La CARICOM está conformada por Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Dominicana, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, Montserrat, Santa Lucía, San Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Suriname y Trinidad y Tabago.

² Centroamérica está conformada por Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá.

I. Avances

A. Características y dinámica comercial

Los países de la CARICOM y de Centroamérica comparten algunas similitudes y complementariedades que favorecen sus relaciones comerciales. En primer lugar, estos países se localizan alrededor del Mar del Caribe, lo que, en términos de distancia, facilita sus relaciones comerciales. En segundo lugar, los países centroamericanos, a excepción de Panamá, se especializan fundamentalmente en la producción de bienes de consumo, mientras que los de la CARICOM lo hacen en servicios turísticos. En el caso de Panamá, su especialización son los servicios logísticos y financieros. La conjunción de dichas especialidades puede traer como resultado una complementariedad comercial en la que cada región y país se beneficie de la especialidad de sus socios comerciales. En tercer lugar, la mayoría de los países de ambas regiones son considerados como países pequeños, lo que implica la existencia de mercados reducidos que requieren la búsqueda de otros, tanto para su aprovisionamiento de bienes, como para la expansión de sus ventas.

Las economías de la CARICOM como Santa Lucía, Bahamas, Barbados, Antigua y Barbuda, Granada, San Vicente y las Granadinas, Saint Kitts y Nevis, Jamaica y Dominicana, localizadas en medio del mar del Caribe, están dedicadas a este tipo de actividades. Los servicios representan más del 70% del PIB de estos países de la CARICOM. Esta característica hace que estas economías sean dependientes de la importación de insumos para satisfacer la demanda de su turismo, prioritariamente de origen estadounidense y europeo.

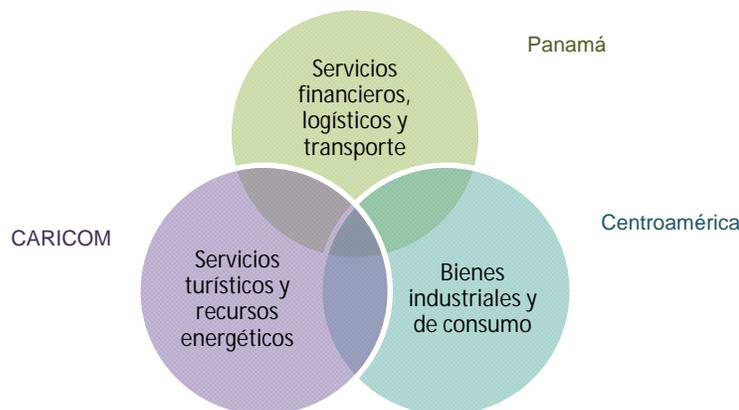
Al interior de la CARICOM existen algunas excepciones en el patrón productivo. En Trinidad y Tabago, por ejemplo, la principal actividad económica es la explotación y procesamiento del petróleo y gas. Las actividades industriales en este país representaron el 49% del PIB, en 2012, mientras que las agrícolas representaron el 0,6% de su PIB en el mismo año. Suriname, país continental, también es está dedicado en su mayoría a las actividades industriales (32,9% del PIB en 2012), sobre todo la explotación y procesamiento de bauxita, la cual en su mayoría es exportada. En el caso de Guyana, país igualmente continental, aunque las actividades industriales como el procesamiento de bebidas, alimentos y otros son las más importantes, las actividades agrícolas son de gran importancia para la economía, sobre todo el cultivo de arroz y de bananas. Las actividades agrícolas en Guyana representaron 16,4% del PIB en 2012. Haití también se enfoca más en las actividades agrícolas e industriales. La producción de estos países tiene como destino generalmente el resto de los países de la CARICOM, Estados Unidos y la Unión Europea.

En el caso de las economías centroamericanas, con mayor superficie territorial, las actividades agrícolas han ido perdiendo peso frente al PIB, dando paso a las actividades de servicios, sin embargo la actividad agrícola no ha dejado de ser un sector importante para la producción, las exportaciones y el empleo. En Nicaragua la agricultura representó el 18,2% del PIB en 2012. Las actividades industriales representan más de un tercio del PIB centroamericano e incluyen el procesamiento de bebidas y alimentos, el ensamble de aparatos electrónicos y vestido, la fabricación de aparatos médicos, medicinas, entre otros.

La principal actividad económica de Panamá son los servicios, que representaron el 84,9% de su PIB en 2012. La diferencia entre Panamá y las economías de la CARICOM reside en que estas últimas se enfocan esencialmente en los servicios turísticos, mientras que en Panamá por su localización geográfica en la parte más estrecha del istmo centroamericano, se ha especializado en los servicios financieros, de transporte y logística.

Las especializaciones productivas observadas en CARICOM, Centroamérica y Panamá pueden coadyuvar a facilitar mayor integración comercial entre dichas economías. Basándose en la teoría de comercio internacional y las ventajas comparativas de David Ricardo, así como en la teoría de integración económica de Lipsey (Andic y Teitel, 1977), Panamá podría coadyuvar a disminuir los costos de los servicios financieros, logísticos y de transporte en las transacciones que se realicen entre los países, debido a su mayor oferta. Centroamérica, especializada en bienes de consumo, provee a Panamá principalmente de bienes manufactureros y alimenticios para su consumo nacional; de la misma manera, podría proveer a algunos países de la CARICOM de estos bienes necesarios para atender su turismo internacional. Finalmente, CARICOM podría aumentar su atracción como destino turístico en Panamá y Centroamérica y al mismo tiempo abastecer a la región de recursos energéticos necesarios para el desarrollo de sus industrias y servicios (véase el diagrama 1).

DIAGRAMA 1
CARICOM, CENTROAMÉRICA Y PANAMÁ: COMPLEMENTARIEDADES
A PARTIR DE SUS ESPECIALIDADES



Fuente: Elaboración propia.

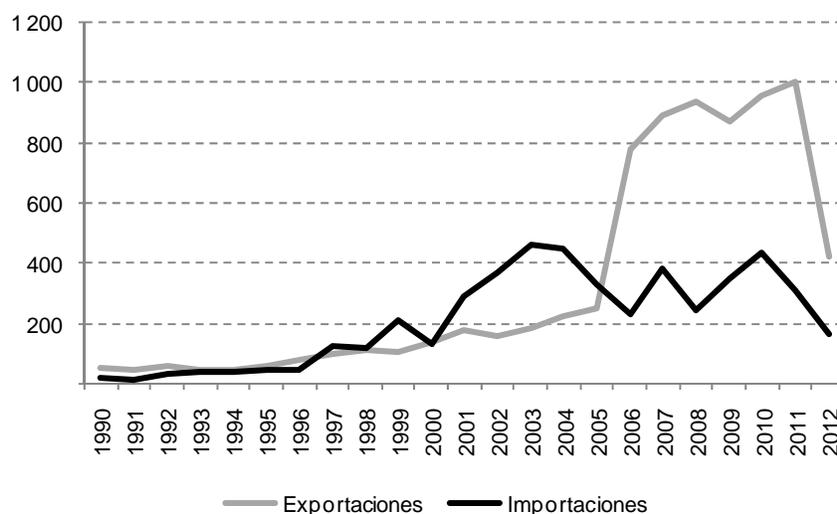
Sin embargo, en esta complementariedad económica habría que tomar en cuenta dos aspectos, por una parte las características, avances y objetivos de los sistemas de integración económica de la CARICOM y de Centroamérica, y por la otra, la competencia que podría haber en algunos de los sectores, como por ejemplo los servicios turísticos médicos o los insumos para el consumo.

La dinámica comercial entre los países de la CARICOM y de Centroamérica ha crecido positivamente en los últimos años, como se observa en el gráfico 1. Las exportaciones centroamericanas a la CARICOM han crecido a una tasa promedio anual de 9,9%, mientras que las importaciones lo han hecho a un ritmo de 9,7%, durante el período 1990-2012. Sin embargo, en términos porcentuales el comercio entre ambas regiones aún es bajo. Las exportaciones de

Centroamérica a la CARICOM significaron apenas el 1,2% del total de sus exportaciones en 2011³. Por su parte, las compras que realiza Centroamérica a la CARICOM representaron el 0,2% de sus compras totales, en el mismo año. Para la CARICOM, las ventas a Centroamérica significaron el 0,7% del total de sus ventas en 2011. En tanto, las importaciones desde Centroamérica representaron el 2,4% de sus compras totales, en el mismo año.

La mayor parte del comercio de los países centroamericanos con la CARICOM es con Trinidad y Tabago, en alrededor de 90% del total comercializado. En Centroamérica, los mayores socios comerciales de la CARICOM son Panamá y Costa Rica, en ese orden de importancia. Las principales exportaciones de la CARICOM a la región son de recursos naturales como aceites de petróleo, abonos minerales, barras de hierro o acero, alcohol etílico, entre otros. Por parte de Centroamérica los principales bienes exportados son también recursos naturales y productos de baja tecnología. Algunos de estos productos son azúcar de caña, preparaciones para la alimentación animal, textiles y bombonas, botellas y frascos. En el caso particular de Panamá, el 52% de las ventas a la CARICOM las constituyen las reexportaciones de la Zona de Libre Comercio de Colón. De hecho, el aumento que se observa en el gráfico 1 en 2005 de las exportaciones de Centroamérica a la CARICOM se debe al efecto estadístico de la incorporación de las exportaciones de maquila en las estadísticas comerciales.

GRÁFICO 1
CENTROAMÉRICA: COMERCIO DE BIENES CON LA CARICOM, 1990-2012
(Millones de dólares)



Fuente: Elaboración propia con datos de COMTRADE.

B. Acercamientos empresariales y de inversión

Algunos datos de inversión muestran el interés de los países de ambas regiones y la potencialidad de estrechar sus relaciones comerciales. Entre algunos ejemplos por parte de las empresas de la CARICOM se encuentran el grupo Almo International Corporation, con sede en las Bahamas, quien tiene alianzas estratégicas con la empresa Sistemas de Logística Avanzada de Honduras para ofrecer

³ Último año en que se cuenta con información para la mayor parte de los socios de la CARICOM y de Centroamérica.

servicios de transporte. El Royal Bank of Trinidad y Tabago (RBTT), de capital canadiense y londinense, ha comenzado un proceso de expansión fuera del mercado de habla inglesa y holandesa al establecer su primera oficina en Costa Rica en 2005. Otro ejemplo es la empresa Goddard Enterprises, de Barbados, quien ha incursionado en Guatemala, El Salvador y Honduras para ofrecer servicios de abastecimiento alimenticio.

Otro caso de éxito de los países de la CARICOM en inversión es el del Grupo Bermudez, empresa de Trinidad y Tabago dedicada a los alimentos, quien desde 2010 invierte en Costa Rica para contrarrestar los riesgos de abastecimiento de plátano, a través de la construcción de una planta para fabricar hojuelas de plátano en el país, para posteriormente reexportarlas al Caribe. Finalmente, la empresa de Sagicor Life Jamaica, de Barbados, entró a Panamá ofreciendo sus servicios de seguros de vida y salud desde 2003. En 2013, la compañía se expandió a Costa Rica a través de una alianza con el Banco Promerica y espera invertir en un futuro en el resto de Centroamérica.

Del lado de los países centroamericanos existen igualmente ejemplos de varias empresas que han expandido sus relaciones comerciales al Caribe. Una de las empresas panameñas es Productos de Lux, S. A. (Proluxsa), compañía fundada en 1964, especialista en la venta de salsas, condimentos, jugos, vinagre, vainilla y frijoles enlatados (Rafael Berrocal, La Prensa.com, octubre de 2005). Conservas Panameñas Selectas, S. A., a través de su marca Del Prado, incursionó en 2006 al Caribe, con sus jugos y néctares. Primero comenzó con Curazao, Aruba y San Andrés en Colombia, y ante el potencial y el buen desempeño obtenido, optó por seguir ampliando la lista de países en el Caribe, como Granada, Cuba, Bonaire, Trinidad y Tabago y San Martín. La empresa proyecta un crecimiento en este mercado. En estos países sus ventas han crecido cerca de un 40% por encima del año 2009, lo cual anotan como un logro, debido a que tienen que competir con otras marcas foráneas. El 80% de las ventas Del Prado tiene como destino el mercado nacional y el 20% restante, el mercado de exportación (Minerva Bethancourth, La Prensa, diciembre de 2010).

Del Monte Panamerican, con casa matriz ubicada en Panamá, también ha expandido sus exportaciones de Centroamérica al Caribe, hacia mercados como Aruba y Curazao. Anteriormente atendía también Trinidad y Tabago, pero dados los altos aranceles de importación, los elevados costos en el transporte marítimo, junto con los tiempos del mismo, y la diferencia en los gustos de los consumidores, la empresa optó por salir del mercado. Del Monte Panamerican se dedica principalmente a la producción y distribución de productos alimenticios, abarcando el área de Centroamérica y el Caribe (entrevista realizada al señor Juan Diego Obaldía, Director Comercial de Del Monte Panamerican, 5 de octubre de 2012).

Otras de las empresas que han exportado a Trinidad y Tabago, y que a pesar de los altos aranceles a la importación han podido expandirse, son Carnes de Coclé y Conservas Panameñas Selectas, S. A.; la primera ha exportado unas 40 toneladas de carne bovina a Trinidad y Tabago en 2011. En 2010 casi no se exportó, pero en 2009 se colocaron 130 toneladas de acuerdo con la Asociación Nacional de Ganaderos (Mary Triny Zea, Prensa.com, abril de 2011). Este tipo de productos tienen gran potencial de crecimiento en ese mercado. La empresa Conservas Panameñas Selectas forma parte de la embotelladora Coca Cola Femsa, que desde 2007 está exportando a varias islas del Caribe como Granada, Trinidad y Tabago, San Martín, Anguilla y la República Dominicana (Minerva Bethancourth, El Siglo.com, septiembre de 2011).

Finalmente, la empresa guatemalteca Tecnifibras, productora de sacos de polipropileno, abastece a los mercados de Jamaica y Trinidad y Tabago, desde República Dominicana, país donde instaló una planta de producción desde 2009. (Centralamerica Data, agosto 2012).

Proinvex, la agencia de promoción de exportaciones de Panamá, ha llevado a cabo ferias en el Caribe y Centroamérica. En junio de 2011, Proinvex participó en una feria en Trinidad y Tabago, en la que asistieron empresas como: H. Tzanetatos (empresa de quesos, mayonesa, mantequilla y jugo de frutas); Productos Kiener (empresa de embutidos); Raw-Mat (jugos de frutas); Rocmar, Samuray Mar y TWT (empresas de pescados); Agroexportadores de Azuero (frutas); carnes Coclé, entre otras (Portal MICI, junio de 2011). Por su parte, la Asociación Salvadoreña de Industriales (ASI) y la Organización

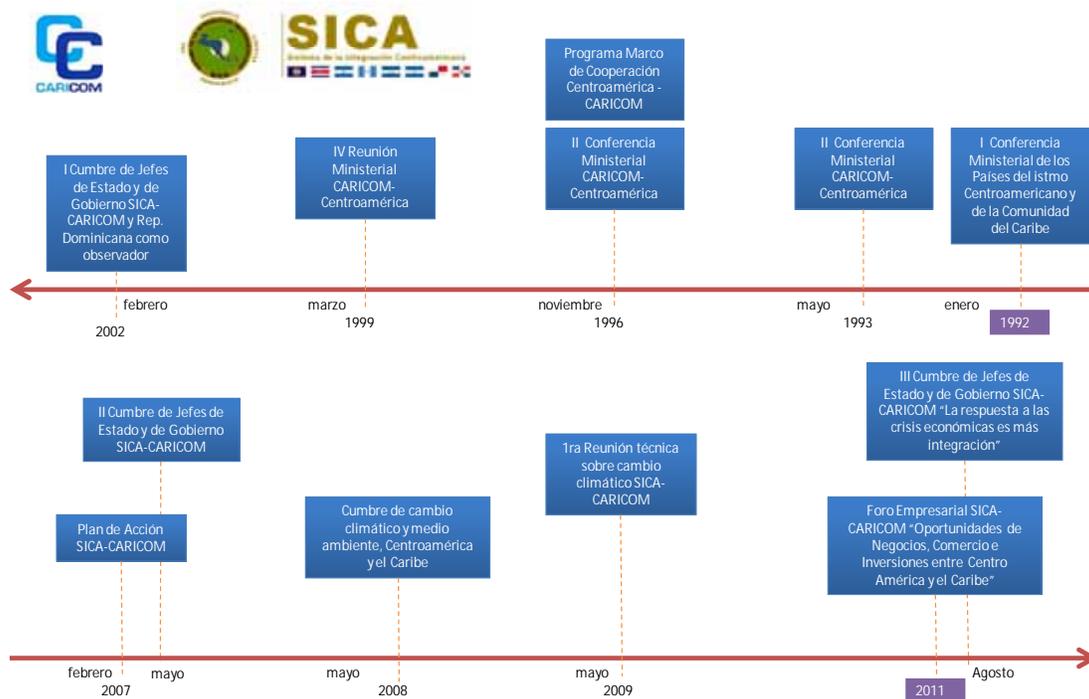
de Apoyo al Sector Productivo para las Negociaciones Comerciales (ODASP) llevaron a cabo una misión empresarial en Trinidad y Tabago, en el marco de las negociaciones comerciales para propiciar el intercambio comercial e inversiones entre ambos países. (El Salvador.com, 29 de enero de 2014).

La mayor parte de estas fusiones y adquisiciones se observa entre los mismos países de la subregión, es decir, entre países centroamericanos o entre países del Caribe. Sin embargo, aún a pasos pequeños, los empresarios comienzan a empujar más la integración entre las subregiones. Entre octubre 2012-abril 2013 se registró, por ejemplo, la compra de las empresas guatemaltecas TPS Guatemala One y TPS San José International, en el sector energético, por parte de la empresa Sur Eléctrica Holding de Barbados. (Revista Summa, 11 de junio de 2013).

C. Acercamientos diplomáticos y acuerdos comerciales

La agenda diplomática entre los países de la CARICOM y del Sistema de Integración Centroamericana⁴ ha sido muy dinámica desde 1992, fecha en que ambas regiones realizaron su primera Conferencia Ministerial en Honduras. A lo largo de esos años, los avances, acercamientos y cooperación entre CARICOM y SICA han sido notables, e incluso el nivel de estos encuentros ha pasado de reuniones Ministeriales (de 1992 a 1999) a Cumbres de Jefes de Estado y de Gobierno (de 1999 a la fecha) (véase el diagrama 2). Los temas principales en que ambas regiones han trabajado y compartido experiencias son comercio e inversión, cambio climático y manejo integrado del riesgo, seguridad, cooperación en transporte aéreo y terrestre, reducción de la pobreza, coordinación de política exterior, turismo, entre otros.

**DIAGRAMA 2
CARICOM Y SICA: ACERCAMIENTOS**



Fuente: Elaboración propia con base en la información de CARICOM y SICA.

⁴ En el que están incluidos los países centroamericanos y Panamá, así como la República Dominicana y Belice.

El Acuerdo entre Costa Rica y la CARICOM sólo se ha ratificado y ha entrado en vigencia en Trinidad y Tabago (2005), Guyana y Barbados (2006) y Belice (2011). Queda pendiente la ratificación del Acuerdo por parte del resto de los países de la CARICOM, excluyendo a Bahamas, país que es miembro de la Comunidad, pero no del Mercado Común.

El Acuerdo de Alcance Parcial firmado entre Panamá y Trinidad y Tabago, en marzo de 2012, incluye además un Convenio Energético. Este Convenio permitiría a Panamá comprar gas butano de Trinidad y Tabago sin intermediarios, al mismo tiempo que lo podría distribuir al resto de los países centroamericanos, lo cual sería beneficioso para la región (Ministerio de Comercio e Industrias, 2011). Las negociaciones de El Salvador y Trinidad y Tabago ya han permitido la firma de un convenio sobre turismo y actualmente se está negociando un Acuerdo de Alcance Parcial que va a abordar acceso a mercado e inversiones. Finalmente, las negociaciones entre Guatemala y Trinidad y Tabago concluyeron en agosto de 2012, permitiendo la firma de acuerdos de protección recíproca de inversiones, cooperación cultural y de cooperación turística. (Agencia Guatemalteca de Noticias, agosto de 2013). Hasta la fecha ninguno de los acuerdos de Trinidad y Tabago con El Salvador, Guatemala y Panamá han sido ratificados, y por ende entrado en vigor.

Además del foro SICA-CARICOM y de los acercamientos bilaterales, la Asociación de Estados del Caribe (AEC) ha coadyuvado a mayores acercamientos entre los países de la CARICOM y los centroamericanos, además de otros que comparten el Mar del Caribe⁵. En la XXII reunión del Comité Especial sobre Transporte, realizada el 25 de octubre de 2013, se firmó el Plan de Acción de Petion Ville. En este plan se acuerdan acciones en los campos de turismo sostenible, comercio, transporte, reducción de desastres y cultura a llevar a cabo entre los miembros durante el período 2013-2014. Entre estas acciones se encuentra la promoción del turismo multi-destino en el Gran Caribe, la cual va de la mano de un programa para impulsar el transporte aéreo y marítimo en la región. Así también se considera un proyecto para la eliminación y reducción de obstáculos al comercio, tanto de bienes como de servicios. (AEC, 2013).

⁵ Estos países comprenden además de los países de la CARICOM y los centroamericanos a: Colombia, Cuba, México, la República Dominicana y Venezuela.

II. Elementos que frenan el comercio

Si bien ha habido avances en materia de comercio, inversión y acercamientos institucionales y diplomáticos, también existen elementos que frenan el dinamismo comercial y de inversión entre ambas regiones.

A. Barreras arancelarias

En materia arancelaria, la mayoría de los países centroamericanos y de la CARICOM ingresaron a la Organización Mundial de Comercio (OMC) en 1995, a excepción de Bahamas quien está en proceso de adhesión a esta organización. El ingreso a la OMC permitió que varios países redujeran sus tasas arancelarias de manera unilateral, sobre todo en los casos de los países centroamericanos. Los países de la CARICOM si bien redujeron sus aranceles, sus niveles son mayores a los de los países centroamericanos, debido a la mayor protección de sus economías y a la incentivación de su mercado intrarregional.

En el cuadro 1 se observa el promedio de la tasa arancelaria de nación más favorecida⁶ de los países centroamericanos y de la CARICOM. Bahamas, país no miembro de la OMC y no miembro de la zona de libre comercio de la CARICOM, presenta los aranceles más elevados. En bienes agrícolas el país aplica, en promedio simple, una tasa arancelaria del 110,8% sobre el valor del producto (ad valorem), mientras que en bienes no-agrícolas ésta es del 73%. Haití es el país de la CARICOM que reporta los aranceles más bajos de los países estudiados, con una tasa a los bienes agrícolas y no agrícolas del 5,9% y 2,3%, respectivamente. Junto con Haití, los países centroamericanos aplican menores aranceles que los países de la CARICOM.

⁶ La NMF es una cláusula de la Organización Mundial de Comercio (OMC), la cual establece que los países no pueden hacer discriminaciones entre sus diversos interlocutores comerciales; por lo que si un país ofrece una reducción del arancel a un socio comercial, fuera de un acuerdo, el país debe de ofrecer la misma reducción al resto de los países miembros de la OMC.

CUADRO 1
CENTROAMÉRICA Y CARICOM: ARANCELES DE NACIÓN MÁS FAVORECIDA
APLICADOS A LAS IMPORTACIONES, CIRCA 2009
(En promedio simple)

	Total	Agrícola	No Agrícola
Haití (2009)	2,8	5,9	2,3
Costa Rica (2009)	5,4	11,7	4,5
Guatemala (2009)	5,6	9,9	4,9
Honduras (2009)	5,6	10,5	4,8
Nicaragua (2009)	5,6	11,0	4,8
El Salvador (2009)	5,9	12,3	4,9
Panamá (2009)	7,1	13,4	6,2
Jamaica (2009)	7,5	17,9	5,9
Trinidad y Tabago (2008)	7,5	18,1	5,9
Saint Kitts y Nevis (2009)	9,2	13,2	8,6
Antigua y Barbuda (2009)	9,8	14,7	9,0
Granada (2008)	10,2	16,9	9,2
Guyana (2008)	10,9	21,7	9,3
Belice (2009)	11,0	21,7	9,3
San Vicente y las Granadinas	12,0	16,0	10,5
Suriname (s/a)	18,2	19,8	16,5
Bahamas (2009)	35,8	23,2	37,7
Dominica (s/a)	58,7	112,2	50,0
Santa Lucía (s/a)	62,0	114,6	54,0
Barbados (s/a)	78,1	110,8	73,0

Fuente: Elaboración propia a partir de la información de International Trade Center, Market Access Map 2012.

s/a: sin año.

Dado que los países centroamericanos y de la CARICOM gozan de un libre acceso, en la mayoría de sus productos de exportación, a sus principales mercados: Estados Unidos, la Unión Europea y sus mercados regionales⁷, el comercio con dichos socios es mayor que el que tienen con terceros, en los que la tasa arancelaria aplicada es la de nación más favorecida. Por tanto, el costo de un bien exportado por Panamá a Trinidad y Tabago puede ser menos competitivo que el bien exportado por Jamaica al último país, si se considera no sólo el arancel, sino también los costos de transportación.

La existencia de un Acuerdo de Libre Comercio entre los países de la CARICOM y los centroamericanos puede ayudar a incentivar los intercambios comerciales entre dichos países, respetando sus sectores sensibles. El Acuerdo de Alcance Parcial, por ejemplo, de Costa Rica con la CARICOM disminuyó los aranceles entre éste y Barbados, Guyana y Trinidad y Tabago (países de la CARICOM en los que ha entrado en vigor el Tratado). Los aranceles cobrados por Costa Rica a Trinidad y Tabago, por ejemplo disminuyeron de 8,8% en la tasa de nación más favorecida, a 2,4% en

⁷ Bajo el Mercado Común Centroamericano, los países centroamericanos han establecido una tasa arancelaria de 0% para todos sus productos originarios de Centroamérica, a excepción de algunos productos sensibles como el café, alcohol, azúcar, entre otros. Los países de la CARICOM también tiene un Arancel Común de 0% en la mayoría de sus productos.

la tasa preferencial e incrementaron las importaciones de Costa Rica desde Trinidad y Tabago en un 86% de 2006 (año de entrada en vigencia del Tratado) a 2011. En el caso de los aranceles aplicados por Guyana a Costa Rica, estos pasaron de una tasa promedio de nación más favorecida de 14% a 0% (preferencial), incrementando también las importaciones de Guyana desde Costa Rica en un 88% de 2006 a 2011.

B. Transporte y logística

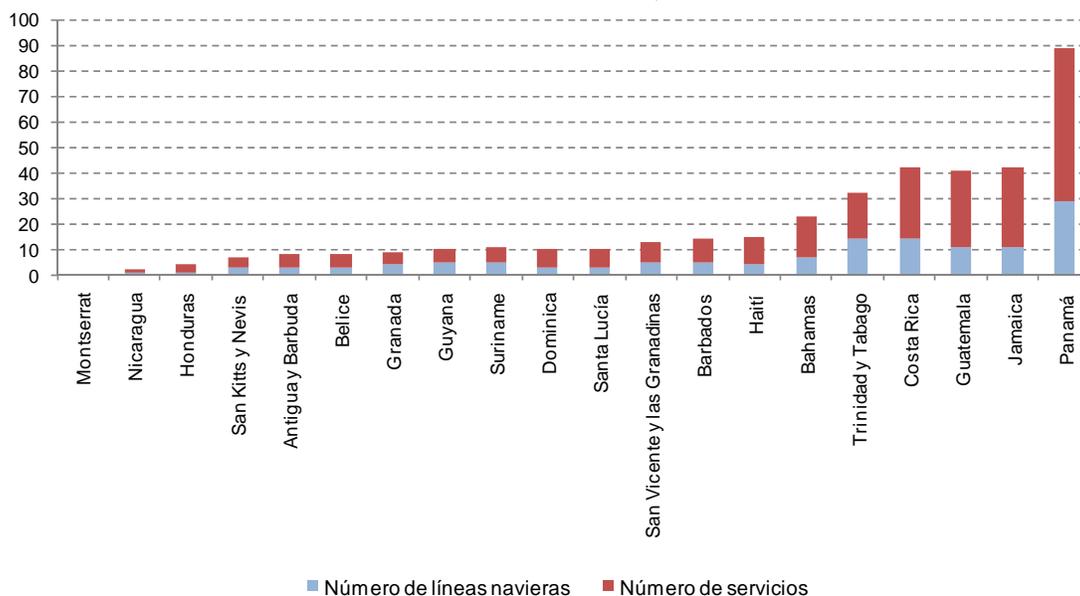
Si bien la distancia entre la CARICOM y Centroamérica es relativamente corta, la disponibilidad de servicios de transporte que enlacen ambas regiones es escasa. Existe una oferta de transporte en los países centroamericanos y de la CARICOM por parte de varias empresas navieras internacionales, quienes cubren varias rutas preestablecidas, conocidas como servicios marítimos regulares, como la ruta de conexión entre los países europeos con América del Norte y América del Sur, la ruta de Asia con conexión con América, la ruta del Caribe con conexión a Estados Unidos, rutas de conexión de América del Norte con América del Sur, etc. Entre estas empresas se encuentra el grupo francés CMA CGM; la empresa Maersk con sede en Dinamarca; Safmarine de origen sudafricano y belga; Caribbean Feeder Services Ltd. con sede en Jamaica; ZIM Integrated Shipping Ltd con sede en Israel; APL, subsidiaria de Neptune Orient Lines con sede en Singapur; Evergreen, localizada en Taiwán, y Mitsui O.S.K Lines (MOL) con sede en Japón, entre otras. En su paso por estas rutas, las empresas navieras suelen atender algunos de los puertos de los países centroamericanos, de la CARICOM y de Panamá.

De acuerdo a las rutas navieras existentes, registradas por la Asociación de Estados del Caribe en su proyecto “Map of Maritime Routes in the Greater Caribbean”, Panamá es quien mayor número de servicios marítimos recibe en comparación con los países centroamericanos y de la CARICOM. Panamá forma parte de 60 servicios marítimos ofrecidos por 29 empresas navieras en Centroamérica y el Caribe, siendo el principal país de la región con mayor servicio de este tipo, como se observa en el gráfico 2. Jamaica, segundo país en importancia de la región para las rutas navieras recibe la mitad de las observadas en Panamá: 31, ofrecidas por 11 empresas navieras. Cifra similar a la observada en Guatemala y Costa Rica, 30 y 28 servicios, respectivamente. Los países menos conectados a las rutas comerciales son Montserrat, quien no recibe ningún servicio por las grandes navieras internacionales, por lo que debe de hacer uso de *feeders*⁸ locales para llevar a cabo su comercio. También se encuentra en esa desventaja Nicaragua, quien sólo registra una línea de comercio con Miami, en Estados Unidos, lo que favorece sus transacciones con ese mercado y al mismo tiempo, favorece una mayor concentración con el mismo.

La cantidad de servicios navieros que existen entre Centroamérica y la CARICOM es baja, como resultado de su bajo porcentaje comercial y al mismo tiempo de la inexistencia de rutas navieras regulares. De los 28 servicios navieros regulares con los que cuenta Costa Rica, sólo dos de ellos hacen contacto con Jamaica, dejando fuera el resto de los 14 países de la CARICOM (véase el cuadro 2). Guatemala, con 30 servicios registrados tiene siete servicios regulares a Jamaica y Belice (quien no es Estado Insular y carece también de líneas regulares de comercio con sus mismos socios comerciales). En el caso de Honduras, sus contactos con la CARICOM también son únicamente a través de Belice y Jamaica. Nicaragua, como se había anotado mantiene sólo una línea naviera regular con Miami. Para El Salvador no existen datos que permitan confirmar la existencia de líneas de conexión con los países de la CARICOM.

⁸ Los navíos tipo *feeder* derivan su nombre de la palabra en inglés que significa alimentador, ya que son barcos pequeños (transportan de 500 a 2 500 contenedores) que se utilizan para suministrar tanto a los grandes como a los pequeños puertos en los que los navíos oceánicos no pueden y/o no les conviene entrar. Es decir es un transporte marítimo de corta distancia que puede alimentar a puertos pequeños como es el caso de Montserrat y otras islas con puertos similares en el Caribe. Este tipo de servicio también recibe el nombre de servicio de aporte.

GRÁFICO 2
CENTROAMÉRICA Y CARICOM: NÚMERO DE SERVICIOS MARÍTIMOS
Y LÍNEAS NAVIERAS, 2012



Fuente: Elaboración propia sobre la base de información de la Asociación de Estados del Caribe, reporte listado de servicios marítimos por país 15/06/2012.

CUADRO 2
CENTROAMÉRICA, CARICOM Y PANAMÁ: NÚMERO DE SERVICIOS MARÍTIMOS QUE
HACEN ENLACE ENTRE LOS PAÍSES CENTROAMERICANOS Y LA CARICOM, 2012

	Centroamérica	Panamá	El Caribe
Antigua y Barbuda	0	0	...
Bahamas	0	1	...
Barbados	0	0	...
Belice	6
Costa Rica	...	18	2
Dominica	0	0	...
Granada	0	1	...
Guatemala	...	8	7
Guyana	0	1	...
Haití	0	2	...
Honduras	...	4	6
Jamaica	5	9	...
Montserrat	0	0	...
Nicaragua	...	0	0
Panamá	19	...	12
Saint Kitts y Nevis	0	0	...
Santa Lucía	0	1	...
San Vicente y las Granadinas	0	1	...
Suriname	0	1	...
Trinidad y Tabago	0	6	...

Fuente: Elaboración propia sobre la base de información de la Asociación de Estados del Caribe, reporte listado de servicios marítimos por país 15/06/2012.

Panamá se muestra como la mayor puerta de enlace entre Centroamérica y la CARICOM. De los 60 servicios registrados, Panamá tiene 12 de ellos con los países de la CARICOM, sobresaliendo los enlaces que tiene con Jamaica y Trinidad y Tabago, aunque también cuenta con servicios navieros que hacen contacto con Grenada, Guyana, Haití, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas y Suriname, es decir Panamá tiene contacto regular con ocho de los 15 países miembros de la CARICOM. Adicionalmente, Panamá cuenta con 18 servicios con Costa Rica, ocho con Guatemala y cuatro con Honduras. No se tiene información de los servicios con El Salvador. En resumen, Panamá se destaca como el mayor centro de unión entre Centroamérica y la CARICOM.

La subregión cuenta, en general con una buena infraestructura portuaria y aérea que podría aprovechar para mejorar el enlace entre ambas partes. Los países de Centroamérica, sin incluir Panamá, cuentan con 13 puertos de significancia, más algunos otros de importancia para el comercio local y/o regional, localizados ambos tanto en el lado del Caribe como del Pacífico. En el caso de los países de la CARICOM, el número de puertos de importancia asciende a 17, más algunos otros de uso principal en el mercado regional del Caribe. Panamá cuenta con seis puertos de relevancia internacional, siendo los principales los de Balboa, Colón, Cristóbal y Manzanillo. El primero localizado en la zona del Pacífico y los tres siguientes en la zona del Caribe, en Colón.

En términos de calidad de la infraestructura portuaria, Panamá se distingue por ocupar el sexto lugar a nivel mundial, de acuerdo al Global Competitiveness Report 2013-2014, del World Economic Forum (véase el gráfico 3). Las inversiones que ha realizado Panamá en la ampliación de su Canal, junto con las inversiones en sus puertos, le han permitido mantener un buen puntaje a nivel mundial, destacándose como uno de los países con mejor infraestructura portuaria, después de los Países Bajos (con el mayor centro portuario y de logística a nivel mundial), Singapur, Hong Kong, los Emiratos Árabes Unidos y Finlandia. Los puertos de Manzanillo y Balboa, por ejemplo, han llevado a cabo proyectos de expansión y actualización de sus servicios con el fin de recibir buques de gran carga como el Post-Panamax. El puerto de Manzanillo recibió el primer barco de este tipo en 2005, mientras que el de Balboa lo hizo en 2007.

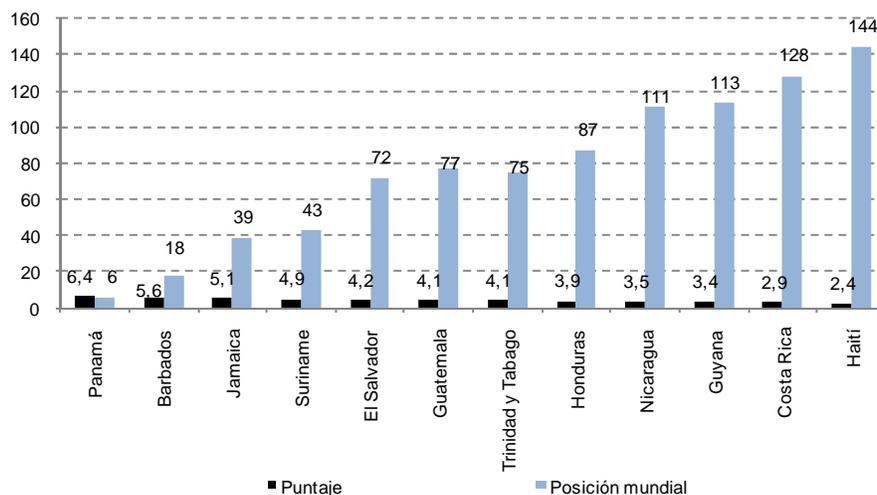
La infraestructura portuaria de Barbados se considera como la segunda mejor entre los 12 países centroamericanos y de la CARICOM, incluidos en el último informe de competitividad del WEF. El principal puerto de Barbados es Bridgetown, cuyo movimiento de carga en 2007 representó cerca del 5% del movimiento en TEU del Puerto de Colón, en términos comparativos. La calificación de la infraestructura portuaria de Barbados también se ha mantenido en el mismo nivel en el último año, aunque su posición a nivel mundial disminuyó un punto porcentual, respecto al año anterior, localizándose en el lugar 18, a pesar de las mejoras realizadas en los últimos años. La calificación de la infraestructura portuaria de Barbados está por encima de países como Estados Unidos, Noruega, Nueva Zelanda, entre otros. En Bridgetown se mueven cargas de combustible, productos petroleros, manufactura, alimentos, azúcar, entre otros.

El tercer país mejor calificado en infraestructura portuaria es Jamaica, en la posición 39 de los 144 países incluidos en el informe. Jamaica está en una posición similar a la de Suriname, cuya posición es la número 43. A estos países le siguen: El Salvador (72), Guatemala (77), Trinidad y Tabago (75), Honduras (87), Nicaragua (111), Guyana (113), Costa Rica (128) y Haití (144). Las inversiones que muchos de estos países han estado realizando en infraestructura, de cara a la ampliación del Canal de Panamá han hecho que sus posiciones mundiales respecto al año anterior se han movido fuertemente. La mayoría de ellos de manera positiva, a excepción de Panamá, Barbados, Suriname y Honduras.

Jamaica y Bahamas, junto con Cuba y la República Dominicana, compiten por convertirse en el *hub* de transbordo de los buques del Caribe. Aunque también el objetivo en la inversión en infraestructura portuaria es no perder, o bien ganar, competitividad frente a la entrada de barcos de mayor calado. Para lograrlo, estos países han invertido grandes suma de capital en la ampliación de terminales de contenedores, adquisiciones de grúas, dragados y otras obras vinculadas a la industria marítima. (Revista Summa, 14 de enero de 2014). Jamaica, por ejemplo, tiene el proyecto de expandir su terminal de contenedores, aeropuertos y carreteras. También, una empresa de capital chino se

encuentra desarrollando un puerto de tránsito entre un par de islas enfrente de su puerto Old Harbor (La Nación de Costa Rica, 17 febrero 2014).

GRÁFICO 3
CENTROAMÉRICA Y CARICOM: CALIDAD DE SU INFRAESTRUCTURA PORTUARIA
DE ACUERDO AL GLOBAL COMPETITIVENESS REPORT, 2013-2014
(Puntaje y posición dentro de los 144 países evaluados)



Fuente: Elaboración propia sobre la base de información de The Global Competitiveness Report 2013-2014.

En Centroamérica, Guatemala comenzará el proceso de modernización del Puerto Quetzal, en el Pacífico, en abril 2014. El objetivo es que éste sea uno de los principales puertos de consolidación y distribución de carga proveniente de Asia y de la costa oeste de Norteamérica. Los trabajos tienen como propósito reducir el tiempo de espera de los barcos para la descarga. (Agencia Guatemalteca de Noticias, 26 febrero 2014). En Honduras se está construyendo una nueva terminal de contenedores y carga en Puerto Cortés para elevar su capacidad. Por su parte, Nicaragua está llevando a cabo mejoras en el Puerto Corinto, también ubicado en el Océano Pacífico. A través de la empresa holandesa APM Terminals, Costa Rica realiza un proyecto para la construcción de la Terminal de Contenedores de Moín, con capacidad para buques postpanamax. Este puerto se ubica en el Mar del Caribe y estará dedicado al tráfico doméstico de contenedores. También Panamá ha llevado a cabo proyectos para la modernización y ampliación de sus puertos estatales. (Revista Summa, 18 de junio de 2013).

Algunas empresas navieras como Maersk Line también han comenzado a hacer cambios en sus servicios. En enero de 2015 la naviera comenzará operaciones de su nueva compañía de transporte marítimo de contenedores regional, dedicada al mercado intrarregional de América Latina. Concepto similar al que tiene en Asia (MCC Transport) y en Europa (Seago Line) (Revista Estrategia Negocios, 14 de enero de 2014).

El transporte aéreo entre los países de Centroamérica y la CARICOM guarda varias similitudes con el transporte marítimo. En primer lugar, ambos grupos de países están más conectados con los principales mercados mundiales que entre ellos. De entre las principales aerolíneas regionales como TACA, COPA, Bahamas Airlines y Caribbean Airlines, solamente COPA ofrece cinco vuelos directos a los países de la CARICOM, desde Panamá: Nassau, en Bahamas; Puerto España, en Trinidad y Tabago; Montego Bay y Kingston, en Jamaica; y Puerto Príncipe, en Haití. Si bien COPA tiene acuerdo con Bahamas Airlines, este sirve esencialmente para cubrir ciudades de Bahamas y no otros países de la CARICOM.

Avianca, empresa colombiana-salvadoreña, ha ofrecido servicios especiales de conexión entre los países centroamericanos y los de la CARICOM. En septiembre de 2013, por ejemplo, con motivo del partido de fútbol entre la selección de Costa Rica y Jamaica, Avianca ofreció 11 vuelos charter entre los aeropuertos de ambos países. Todos los espacios se vendieron, propiciando así el turismo costarricense en Jamaica e incentivando a las líneas aéreas a buscar y mantener nuevas rutas aéreas entre ambas subregiones. (Reportur, 9 septiembre 2013)

En segundo lugar, de la misma manera que lo observado en las rutas navieras, países como Dominica, Santa Lucía, Grenada, Saint Kitts y Nevis, Guyana o Suriname tienen menos o ninguna conexión con los países centroamericanos. Esta situación dificulta el mayor intercambio comercial, de inversión y de turismo entre ambas regiones, fomentando una mayor concentración comercial de Centroamérica en los cuatro países con conexión directa: Bahamas, Jamaica, Haití y Trinidad y Tabago.

En tercer lugar, las líneas aéreas internacionales, presentes en ambas regiones, como Air Canadá, American Airlines, British Airways, US Airways, United Airlines, ofrecen conexiones entre Centroamérica y la CARICOM, pero haciendo escala en Estados Unidos. Si bien los costos son similares a un vuelo directo, los costos en tiempos, trámites migratorios y la obligatoriedad de una visa americana, puede desalentar los viajes de turismo y negocios entre ambos bloques.

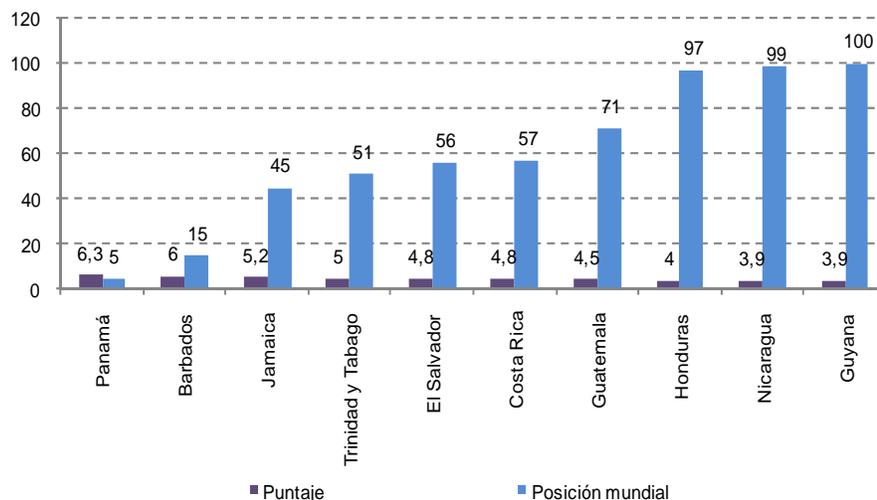
Finalmente, los costos de transportación aérea entre Centroamérica y la CARICOM son mayores que los costos, de cualquier país de los dos bloques comerciales, con alguna ciudad de Estados Unidos. Por ejemplo, un vuelo redondo de COPA de Panamá a Puerto España (el más económico a la CARICOM) cuesta alrededor de 590 dólares, mientras que uno de Panamá a Miami cuesta alrededor de 420 dólares. Este factor fortalece tanto el turismo, como los viajes de negocios con los grandes mercados internacionales, como Estados Unidos, más que entre Centroamérica y la CARICOM.

En términos de infraestructura en transporte aéreo, Panamá es el país mejor calificado, de acuerdo con el Global Competitiveness Report de 2013-2014. El país se encuentra en la posición número cinco, por debajo de países como Singapur, Hong Kong, Emiratos Árabes Unidos y Países Bajos. El principal aeropuerto de Panamá es el Aeropuerto Internacional de Tocumén, localizado a 24 kilómetros de la Ciudad de Panamá. El país cuenta con otros aeropuertos de servicios domésticos, aeropuertos menores y pistas de aterrizaje. En el Aeropuerto de Tocumén se movieron 5.844.000 pasajeros en 2011 y 110.000 toneladas de carga⁹. La mayor parte de los pasajeros y carga tiene su origen en América del Sur (principalmente Colombia) y su destino en América del Norte (principalmente, los Estados Unidos). En 2011, los vuelos al Caribe representaron el 11,5% de los pasajeros y a Centroamérica, el 13,9%. En carga, los vuelos del Caribe constituyeron el 2,2%, mientras que los de Centroamérica, 18,4%, confirmando lo observado en un inicio del capítulo sobre la importancia del transporte aéreo para el comercio con Centroamérica y la CARICOM. Este aeropuerto ofrece el servicio a más de 19 aerolíneas, siendo la principal: COPA Airlines.

En comparación con el informe de competitividad mundial de 2011-2012, Panamá aumentó un lugar en el ranking mundial, consolidándose como el país mejor calificado en infraestructura aérea de Centroamérica y la CARICOM. Barbados, segundo mejor país mejor calificado en infraestructura del transporte aéreo, disminuyó siete posiciones, quedando tres décimas por debajo de Panamá, como se observa en el gráfico 12. El principal aeropuerto de Barbados es el Aeropuerto Internacional de Bridgetown, localizado a 12,9 kilómetros de Bridgetown, su capital. Este aeropuerto da servicio a 12 líneas aéreas, entre las que se encuentran: Air Canadá, American Airlines, American Eagle, British Airways, Caribbean Airlines, Cónдор, West Jet, entre otras. Sus principales destinos son ciudades de los Estados Unidos, Londres, ciudades de Canadá, países del Caribe (sobre todo por parte de Caribbean Airlines) y otras ciudades de Europa. No existen conexiones directas entre este aeropuerto y los países centroamericanos.

⁹ De acuerdo a datos de Georgia Tech, Logistics Innovation & Research Center. <http://logistics.gatech.pa/es/assets/airports/tocumen#statistics>.

GRÁFICO 4
CENTROAMÉRICA Y CARICOM: CALIDAD DE SU INFRAESTRUCTURA EN TRANSPORTE
AÉREO DE ACUERDO AL GLOBAL COMPETITIVENESS REPORT, 2013-2014
(Puntaje y posición dentro de los 144 países evaluados)



Fuente: Elaboración propia sobre la base de información de The Global Competitiveness Report 2013-2014.

El tercer país de Centroamérica y la CARICOM mejor calificado en términos de infraestructura es Jamaica, localizado en la posición 45, seguido por Trinidad y Tabago (51), El Salvador (posición 56), Costa Rica (57), Guatemala (71), Honduras (97), Nicaragua (99), Guyana (100). En general, en el último reporte de competitividad se observó una fuerte caída en la posición de casi todos los países evaluados, a excepción de Panamá y Costa Rica.

En los países de la CARICOM, el aeropuerto con mayor número de vuelos fue el de Nassau, Bahamas, con 29.222 vuelos internacionales y nacionales en 2010. El segundo en importancia por número de vuelos es el de Puerto España, Trinidad y Tabago (20.979 vuelos), al que le siguen el de Antigua, en Antigua y Barbuda (12.784 vuelos), el de Barbados, en Barbados (12.553), Montego Bay, en Jamaica (12.052) y Tabago, en Trinidad y Tabago (7.922) (ALTA, 2011).

Varios países están llevando a cabo proyectos de infraestructura aeroportuaria a efectos de mejorar su competitividad y responder a las mayores demandas en el número de pasajeros. Panamá, por ejemplo, está realizando un proyecto de expansión de su Aeropuerto Internacional de Tocumén y de adaptación de otros como el Aeropuerto Enrique Malek de David, en la provincia de Chiriquí, para poder recibir vuelos internacionales. También Costa Rica ha llevado a cabo trabajos en su Aeropuerto Juan Santamaría y de Liberia (Estrategia y Negocios, abril de 2012). En Guatemala se tienen planes para construir un nuevo aeropuerto y dar categoría internacional a los del Puerto de San José y Puerto Barrios (El Periódico, Guatemala, octubre de 2012).

De acuerdo con el Logistic Media Group, la ejecución del proyecto Muelle Norte en el Aeropuerto de Tocumén permitirá resolver el problema actual de saturación del aeropuerto y elevar en un 40% las operaciones a corto plazo. La anexión de 12 puertas de abordaje a las 22 con que cuenta el aeropuerto permitirá mayor capacidad para vuelos internacionales en Centroamérica, con servicio a 54 destinos del mundo y cabida para recibir aviones más grandes como el 747-400 Boeing y el A380 de Airbus (Logistic Media Corp, 2011).

El desarrollo de un mejor servicio de transporte aéreo entre Centroamérica y la CARICOM es necesario para una mayor integración de ambas regiones. La exportación de productos delicados, tanto por su valor como por su temporalidad¹⁰, requiere la utilización de servicios aéreos que les permitan mantener la competitividad de sus productos en términos de costos y calidad. Por otra parte, la incentivación del turismo entre ambas regiones y de encuentros entre inversionistas requiere contar con servicios aéreos adecuados que tome en cuenta la reducción tanto en costos, como en tiempos y en trámites.

En este sentido, una mayor cooperación entre los países centroamericanos y la CARICOM con las líneas aéreas, es importante para la mayor conectividad entre ambas regiones. Al igual que en el caso de los servicios marítimos, la región puede aprovechar los avances en la infraestructura y conexiones aeroportuarias de Panamá, en Centroamérica, y de Barbados o Trinidad y Tabago, en la CARICOM, para crear mayores rutas aéreas y mayores posibilidades de conectividad entre ambas regiones. También los países de ambas zonas podrían avanzar en sus negociaciones para aprobar una visa de negocios y simplificar y reducir las visas turísticas entre ambos bloques, a fin de promover, mutuamente, sus inversiones y viajes de turismo.

CUADRO 3
CENTROAMÉRICA Y CARICOM: LOGÍSTICA, 2012

	Posición	LPI	Aduanas	Infraestructura	Envíos internacionales	Calidad y competencia logística	Seguimiento	Tiempo
Panamá	61	2,93	2,56	2,94	2,76	2,84	3,01	3,47
Guatemala	74	2,80	2,62	2,59	2,82	2,78	2,80	3,19
Bahamas	80	2,75	2,69	2,77	2,72	2,69	2,65	2,99
Costa Rica	82	2,75	2,47	2,60	2,85	2,53	2,81	3,19
El Salvador	93	2,60	2,28	2,46	2,57	2,60	2,60	3,08
Honduras	105	2,53	2,39	2,35	2,70	2,00	2,83	3,83
Jamaica	124	2,42	2,22	2,27	2,43	2,21	2,43	2,91
Guyana	133	2,33	2,29	2,15	2,35	2,33	2,14	2,67
Haití	153	2,03	1,78	1,78	1,94	1,74	2,15	2,74

Fuente: Elaboración propia sobre la base de Banco Mundial (2012) Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy.

Finalmente, en materia logística es necesario seguir llevando a cabo reformas en aduanas, infraestructura y calidad de servicios. De acuerdo al Reporte del Banco Mundial “Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy”, los países de la CARICOM y Centroamérica incluidos en el Reporte aún requieren mejoras e inversiones en los servicios de logística, como transporte, capacidad de almacenamiento, consolidación de carga, despacho fronterizo, sistemas de pago, entre otros. Como se observa en el cuadro 3, Panamá es el país mejor calificado en materia logística, de los diez países incluidos de Centroamérica y CARICOM. El país se ubica en la posición 61 de un total de 155 países analizados y con un puntaje de 2,93, de un máximo de cinco, de acuerdo al informe de 2012. El segundo país mejor calificado es Guatemala con un puntaje de 2.80 en la posición 74, al que le siguen Bahamas (2,75, posición 80), Costa Rica (2,75, posición 82), El Salvador (2,60, posición 93), Honduras (2,53, posición 105), Jamaica (2,42, posición 124), Guayana (2,33, posición 133) y Haití (2,03, posición 153).

¹⁰ Como los productos agroalimentarios exportados por Centroamérica.

C. Política de visas de turismo y negocios

Otro factor que frena el intercambio comercial, turístico y de negocios es la política de concesión de visas. En el diagrama 3 se puede ver tanto la heterogeneidad en la política de concesión de visado entre los países del la CARICOM y los centroamericanos, como la prevalencia a solicitar una visa, tanto de turismo como de negocios, en la mayoría de los países de ambas regiones. En la CARICOM los países más abiertos a la entrada de turistas y gente de negocios centroamericanos son Bahamas, Saint Kitts y Nevis y San Vicente y las Granadinas. Antigua y Barbuda, Granada, Guyana, Jamaica y Suriname, por el contrario, solicitan visa de turismo y negocios a todos los ciudadanos centroamericanos para entrar a su territorio, lo cual dificulta el turismo y la inversión centroamericana en esos países. El resto de los países solicita ya sea una visa de turista o de negocios a algunos ciudadanos centroamericanos. Trinidad y Tabago, el país con quien mayores relaciones comerciales tiene Centroamérica solicita la visa de negocios para todos los centroamericanos y sólo permite la libre entrada de turistas costarricenses y salvadoreños a su territorio.

En el caso de Centroamérica, el país más abierto a los turistas y a la gente de negocios de la CARICOM es Panamá, quien sólo solicita una visa de negocios a los ciudadanos haitianos y de Suriname. El Salvador, por el contrario, solicita una visa de turismo o de negocios a todos los ciudadanos de la CARICOM para la entrada en su territorio. Guatemala también exige a todas las personas de negocios de la CARICOM un visado y sólo concede la libre entrada a turistas de Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados y Belice. Costa Rica, por su parte permite la libre entrada de turistas de la CARICOM a excepción de los ciudadanos haitianos y jamaíquinos. De hecho, todos los países centroamericanos, excluyendo Panamá, restringen la entrada de ciudadanos de esas dos últimas nacionalidades.

Una mayor apertura para la entrada de turistas y gente de negocios entre ambas regiones es de gran importancia para promover y facilitar los vínculos comerciales ya que no todos los países tienen representación diplomática, lo que dificulta el trámite de los visados. Lo que aunado a la falta de líneas de transporte directas entre ambas regiones frena las posibilidades de un mayor acercamiento económico.

La existencia de vuelos directos y la visa tiene incidencia en los flujos turísticos y atracción de inversiones. Para la CARICOM los principales mercados de origen del sector turismo son los Estados Unidos, Europa y Canadá. Los países del Istmo Centroamericano figuran poco como turistas en los países del CARICOM. Por cuestiones de idioma, costo del viaje y la falta de rutas directas entre regiones, los turistas del Istmo Centroamericano prefieren como destino de turismo otras partes del Caribe, como México, Cuba o República Dominicana. Sin embargo, existe un flujo de turistas de Centroamérica a las islas del Caribe que se puede incrementar. Panamá es uno de los principales turistas a las islas del Caribe, sobre todo a Jamaica y Trinidad y Tobago; al igual que Costa Rica.

DIAGRAMA 3
CARICOM Y SICA: REQUERIMIENTO DE VISA DE TURISMO Y NEGOCIOS

 	Costa Rica	El Salvador	Guatemala	Honduras	Nicaragua	Panamá
Antigua y Barbuda	T N	T N	T N	T N	T N	T N
Bahamas	T N	T N	T N	T N	T N	T N
Barbados	T N	T N	T N	T N	T N	T N
Belize	T N	T N	T N	T N	T N	T N
Dominica	T N	T N	T N	T N	T N	T N
Granada	T N	T N	T N	T N	T N	T N
Guyana	T N	T N	T N	T N	T N	T N
Haiti	T N	T N	T N	T N	T N	T N
Jamaica	T N	T N	T N	T N	T N	T N
San Gilts y Nevis	T N	T N	T N	T N	T N	T N
San Vicente y las Granadinas	T N	T N	T N	T N	T N	T N
Santa Lucía	T N	T N	T N	T N	T N	T N
Suriname	T N	T N	T N	T N	T N	T N
Trinidad y Tabago	T N	T N	T N	T N	T N	T N

Fuente: Elaboración propia sobre la base de la información de VisaHQ.mx, eliminando fronteras, www.visahq.mx.

 No se requiere visa de turismo;  No se requiere visa de negocios;  Se requiere visa de turismo;  Se requiere visa de negocios;  Destino: Centroamérica;  Destino: CARICOM.

D. Facilitación del comercio

El comercio transfronterizo sigue siendo costoso y lento en muchos países de la CARICOM y Centroamérica. Como se aprecia en el cuadro 4, sobre requisitos y costos de exportación e importación, en materia de documentos de exportación existen países como Panamá que requieren la presentación de tres documentos, similar a los casos de Singapur, Hong Kong y Corea, países con la mejor clasificación en comercio transfronterizo por el Banco Mundial. Mientras que existen otros países como Guatemala que requieren cinco documentos más. Lo mismo se observa en la importación, en el que Panamá es de nueva cuenta quien pide un menor número de documentos (tres), en contraste con Trinidad y Tabago que requiere siete documentos adicionales.

CUADRO 4
CARICOM Y CENTROAMÉRICA: FACILITACIÓN DEL COMERCIO, 2013

	Exportación				Importación		
	Documentos	Tiempo	Costo por contenedor		Documentos	Tiempo	Costo por contenedor
San Vicente y las Granadinas	5	12	385	Trinidad y Tabago	10	14	1 260
Panamá	3	10	625	Guyana	7	22	720
Guyana	6	19	730	Panamá	3	9	965
Saint Kitts y Nevis	4	13	805	El Salvador	7	10	970
Barbados	5	9	810	Costa Rica	5	14	1 070
Trinidad y Tabago	5	11	843	Suriname	6	19	1 165
Santa Lucía	7	14	935	Granada	6	9	2 235
El Salvador	7	13	980	Dominica	8	14	1 600
Dominica	6	13	990	Guatemala	7	17	1 500
Suriname	8	22	1 000	Bahamas	5	13	1 770
Bahamas	5	19	1 005	Nicaragua	5	20	1 245
Costa Rica	5	13	1 015	Honduras	7	16	1 500
Antigua y Barbuda	5	16	1 090	San Kitts y Nevis	7	12	2 615
Nicaragua	5	21	1 140	Haití	10	31	1 555
Haití	8	33	1 200	Jamaica	7	17	2 130
Granada	4	9	1 300	Belice	7	19	1 580
Honduras	5	12	1 345	Barbados	5		1 615
Belice	5	17	1 355	Antigua y Barbuda	7	23	1 520
Guatemala	8	17	1 435	San Vicente y las Granadinas	7	13	1 425
Jamaica	6	20	1 530	Santa Lucía	8	13	2 260

Fuente: Elaboración propia con base en Banco Mundial "Doing Business".

El tiempo que el contenedor está detenido en aduanas implica costos adicionales al costo en sí mismo del contenedor. En países como Haití, el contenedor puede quedarse parado 33 días esperando que se lleven a cabo los trámites de exportación y 31 días en la importación. Adicionalmente, el costo

asociado¹¹ al contenedor puede ser muy alto en algunos países como Jamaica, el cual asciende a 1.530 dólares en exportación, o Santa Lucía, el cual asciende a 2 615 dólares en importación. En tanto en los países más competitivos, como Singapur y Hong Kong, el costo del comercio transfronterizo es de 570 dólares, en promedio, solo superior al de San Vicente y las Granadinas en la exportación, entre los países de la CARICOM y de Centroamérica. Costo que sumado a los tarifas de transporte y logística reducen la competitividad de los bienes exportados.

Los países de la CARICOM y de Centroamérica han seguido haciendo avances en esta materia. En el último año Belice, Costa Rica, Dominica, El Salvador, Granada, Guatemala, Guyana, Honduras y Saint Kitts y Nevis han reducido un documento de la lista total a ser presentados para la exportación. Santa Lucía, por su parte, ha reducido dos documentos pasando de requerir siete a cinco documentos de 2012 a 2013. En importación también se ha reducido en uno el número de documentos necesarios a presentar en Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, El Salvador, Costa Rica, Granada, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, San Vicente y las Granadinas y Santa Lucía.

Asimismo, los tiempos de espera para llevar a cabo los trámites han disminuido en El Salvador y Suriname un día, y en Belice, dos días respecto a 2012. Por el contrario, en Panamá ha aumentado un día, pasando de nueve a 10 de espera. En importación la reducción de días fue mayor. Belice redujo un día, Guatemala dos, San Vicente y las Granadinas seis, Santa Lucía cuatro y Suriname dos.

El costo por contenedor también disminuyó en algunos países, sin embargo, su reducción no necesariamente está relacionada con la disminución en el número de documentos y tiempos. En la exportación hubo una reducción en los costos de Antigua y Barbuda, Costa Rica, Dominica, San Vicente y las Granadinas y Santa Lucía. En tanto, estos costos aumentaron en los casos de Bahamas, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica y Panamá.

Este mismo fenómeno también se observó en las importaciones. En Antigua y Barbuda, Belice, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas y Santa Lucía se observó una disminución en el costo por contenedor, sobre todo en el cuarto y octavo país. En tanto, este mismo costo aumentó en los casos de Bahamas, Dominica, Haití y Jamaica. En este último país el aumento fue del 36%, al pasar de 1 560 dólares por contenedor en 2012 a 2 130 dólares en 2013.

E. Ayuda para el comercio

De acuerdo a la base de datos de Ayuda para el Desarrollo y el Comercio de la CEPAL, en 2012, seis de los diecisiete países, con información, de la CARICOM y Centroamérica recibieron una mayor proporción de la ayuda internacional para llevar a cabo proyectos relacionados con la facilitación del comercio. En 2012 el 56% del total de la ayuda recibida fue para este tipo de actividades en Belice, Costa Rica, Dominica, Guyana, Saint Kitts y Nevis y Suriname. En el resto de los países¹² la mayor proporción se destinó a otras actividades no relacionadas con el comercio.

No obstante esta proporción de ayuda recibida para facilitar el comercio, 10 de los 17 países con información a 2012¹³ enfocaron sus proyectos al mejoramiento de la infraestructura económica, como transporte de carretera y políticas de transporte. Este dato muestra la importancia que los países

¹¹ El costo asociado del contenedor incluye todos los documentos y procedimientos necesarios para exportar mercaderías, incluyendo los costos por documentos, las tarifas administrativas para despacho de aduanas y control técnico, los honorarios de los gestores de aduanas, los gastos por manejo en la terminal y el transporte en el interior del país.

¹² Antigua y Barbuda, El Salvador, Granada, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, San Vicente y las Granadinas y Santa Lucía.

¹³ Antigua y Barbuda, Dominica, El Salvador, Haití, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, San Vicente y las Granadinas y Suriname.

le están otorgando al tema del transporte para el mejoramiento de su comercio. Así también, se priorizó en proyectos de energía y transmisión eléctrica.

En Belice, Costa Rica, Guyana y Santa Lucía las actividades que mayor peso tuvieron en facilitación del comercio fueron las relacionadas con la creación de capacidades productivas. Entre estas actividades se encuentran la agroindustria y exportación de cultivos, así como política financiera. Finalmente, en Granada el proyecto prioritario fue en regulaciones, comercio y políticas en el que los acuerdos comerciales regionales fueron quien mayor presupuesto obtuvo.

III. Conclusiones y recomendaciones

A manera de conclusión, se observa que la complementariedad en el comercio entre Centroamérica y CARICOM es factible gracias a la especialización productiva, pero se requiere crear rutas de transporte accesibles para mantener la competitividad de sus productos en mercados donde la principal competencia son las empresas estadounidenses y europeas. En este sentido, la cooperación entre los países de la región para la creación de un operador público-privado en materia naviera puede ser una buena opción.

Así mismo, la utilización de Panamá como centro de concentración, intercambio y expedición de mercancías y servicios, puede ser un mecanismo que ayude a reducir los costos de transacción entre ambas regiones. Panamá como centro logístico puede ofrecer a Centroamérica y la CARICOM amplios servicios que coadyuven al incremento de las frecuencias de las rutas directas hacia los mercados, la oferta de servicios de enlace y la reducción de los costos de transporte.

En este sentido, el avance del proyecto sobre cabotaje en Centroamérica es importante para la reducción de los costos relacionados con el transporte en la región. Esta reducción al interior del bloque coadyuvará a la disminución de los costos de exportación e importación extraregional, lo que traería beneficios relevantes en la dinamización del comercio con la CARICOM. De la misma manera, la experiencia del cabotaje en Centroamérica puede servir a los países de la CARICOM para estudiar la posibilidad de un servicio similar entre sus miembros¹⁴.

En el transporte aéreo también es necesaria la cooperación entre los bloques y las líneas aéreas para crear nuevas rutas. Su creación ayudará tanto a la exportación de productos delicados entre ambas regiones, sin mermar su competitividad en materia de costos, como a un mayor número de viajes de negocios y de turismo. Los países pueden explorar la oportunidad de negociar acuerdos de cielos abiertos así como avanzar en las negociaciones para la creación de una visa de negocios entre ambas partes y la facilitación de visas de turismo.

CARICOM también podría aprovechar más el dinamismo importador de Centroamérica tanto en productos energéticos, como en productos basados en recursos naturales. Sin embargo, es necesario trabajar más en las rutas de transporte, ya que los países con mayor potencial comercial como

¹⁴ Para mayor información sobre cabotaje en Centroamérica véase: Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (2001), “Estudio de prefactibilidad para el desarrollo del cabotaje regional en Centroamérica”, Informe final volumen I, Managua, Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo.

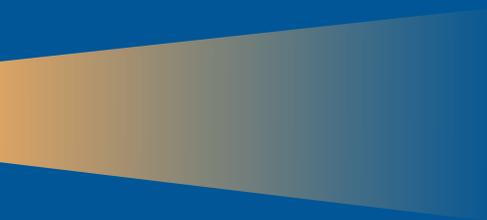
Jamaica, Suriname o Guyana tienen pocas o ninguna ruta comercial, lo cual aumenta sustancialmente los costos de transacción entre las partes restando competitividad a sus productos.

Se requiere avanzar en la facilitación del comercio transfronterizo que promueva el comercio, reduciendo los costos y tiempos de importación y exportación. En este sentido, la mayor cooperación para el reforzamiento de los temas de facilitación de comercio como el transporte, tanto terrestre como área y marítima, infraestructura comercial, así como en temas de políticas comerciales y regulatorias es de suma importancia para propiciar un mayor acercamiento comercial entre las subregiones.

Finalmente, los países centroamericanos requieren establecer mayores lazos de comunicación y cooperación con la CARICOM. Es necesario ofrecer mayor información a empresarios, funcionarios de gobierno y asociaciones sobre los miembros, funciones, reglas y características de la CARICOM, a efectos de que éstos tengan mayores conocimientos en las estrategias de entrada a este mercado. Al mismo tiempo, en los países de la CARICOM es recomendable ofrecer mayor información sobre los países que integran Centroamérica y sus beneficios para el comercio y la inversión. La realización de ferias comerciales y encuentros de cooperación entre ambas regiones pueden ayudar a este objetivo.

Bibliografía

- AEC (Asociación de Estados del Caribe) (2012) “The flow of trade within the ACS region and opportunities for enhanced trade and investment”, documento preparado para XXVII Special Meeting on Trade Development and External Economic Relations, Port of Spain, Association of Caribbean States (ACS) and the Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), July 11th and 12th.
- _____(s/f) Proyecto Mapa de Rutas Marítimas del Gran Caribe, Proyecto ACS-TP-009, [en línea] <http://www.cocatram.org.ni/rutas/>.
- _____(2013) Plan de Acción de Pétiou Ville. Asociación de Estados del Caribe, XXII Reunión del Comité Especial para el Transporte, ACS/2013/TRANS.22/INF.003, Puerto España, 25 de octubre de 2013.
- ALTA (2011), Latin American & Caribbean Capacity Analysis 2011, Latin American and Caribbean Air Transport Association.
- Andic, Suphan (comp.) (1977) Integración económica, México, Fondo de Cultura Económica, El Trimestre Económico, Lecturas 19.
- Banco Mundial (2013) Doing Business, Banco Mundial. (doingbusiness.org).
- Beteta, Hugo y Jorge Mario Martínez (coords.) Relaciones CARICOM-Centroamérica y la República Dominicana, (LC/MEX/L.1057), México, D.F., Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Organización de Estados Americanos (OEA), mayo.
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2012a) “CEPALSTAT, Bases de Datos y Publicaciones Estadísticas” [en línea], Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), <http://websie.eclac.cl/infest/ajax/cepalstat.asp?carpeta=publicaciones>.
- _____(2014) Base de datos de ayuda para el Desarrollo y el Comercio. CEPAL, Santiago, Chile. <http://www.cepal.org/comercio/aftis/hhibysector/index.html>.
- Cordero, Martha (2012) Potencialidad comercial entre Panamá, Centroamérica y la CARICOM. (LC/MEX/L.1100), CEPAL México, México, Abril.
- Cordero, Martha (2013) El comercio de bienes y servicios en Centroamérica: una nueva mirada en 2013. (LC/MEX/L.1133) CEPAL México, noviembre.
- Schwab, Klaus (ed.) (2014) The Global Competitiveness Report 2013-2014, Geneva, World Economic Forum.



Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC)
www.cepal.org