



PERSPECTIVA

LOGÍSTICA

LA FÓRMULA PARA UN COMERCIO **INTRARREGIONAL** **DINÁMICO**

Las trabas en el intercambio comercial son uno de los principales dolores de cabeza para los empresarios de la región. Especialistas estiman que los costos logísticos podrían disminuir 15% al aplicar mejores condiciones de operación.

POR ABRIL RODRÍGUEZ Y RICARDO SEGUNDO

Centroamérica tiene una ubicación privilegiada, pero requiere modernizar sus puertos para aprovecharlo.



GUATEMALA Y HONDURAS ENCABEZAN UNA INICIATIVA QUE BUSCA AGILIZAR

el comercio en la región. En febrero de este año, los gobiernos de ambos países firmaron un protocolo para unificar sus procedimientos aduaneros y liberar las fronteras para el tránsito de personas y mercancías en diciembre de este año. El documento podría cambiar la dinámica comercial que actualmente se vive en Centroamérica y ser un detonante de nuevos negocios e inversiones en el istmo.

Este es un nuevo intento de unificación comercial que busca incrementar la competitividad de Centroamérica mediante las

mejoras logísticas en el comercio exterior, algo que la región ha buscado fallidamente desde los años 60, pero problemas de tipo regulatorio, económico, social y político han frenado cualquier avance.

“Se han eliminado diversos aranceles, pero aún persisten otras barreras, como trabas burocráticas, trámites o revisiones excesivas en las aduanas”, dice Jorge Bríz, presidente de la Cámara de Comercio de Guatemala.

También “hay asuntos pendientes en materia de seguridad e infraestructura que hacen más complicada una estrategia de liberación comercial”, añade Carmen Gisela Vergara, secretaria general de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (Sieca).



Las ineficiencias en aduanas y el comercio exterior encarecen hasta 50% el precio de los productos que se venden en la zona, indican datos del Banco Mundial (BM). Es un sobrecosto que, según Aline Flores, representante de Honduras en el Consejo Empresarial de América Latina (CEAL), afecta la competitividad de las empresas, limita el intercambio comercial entre los países y resta atractivo a la región para atraer inversiones.

Esto es crítico para la economía de la zona, pues actualmente el intercambio intraregional representa 29% del comercio total de Centroamérica. El mercado común centroamericano es el segundo socio comercial para los países de la región. Debido a esto, empresas,

organismos internacionales e instancias de gobierno coinciden en la necesidad de agilizar la integración comercial.

ADUANAS DE CA, UNÍOS

Si la región consume casi una tercera parte del comercio, lo ideal sería impulsar una unión aduanera que facilite el comercio, pero Carmen Gisela Vergara ubica tres focos que entorpecen cualquier intento de integración: infraestructura ineficiente, rezago tecnológico y, sobre todo, falta de coordinación entre autoridades fronterizas, lo cual incrementa la carga burocrática y las trabas regulatorias.

Un análisis del Banco Mundial añade los altos índices de violencia e inseguridad, algo que “podría costarle a la región hasta 8% de su PIB, una vez que se toma en cuenta el costo en términos de seguridad pública, seguridad ciudadana y de salud”.

No ha sido fácil, dice Carmen Gisela Vergara, aunque asegura que el principal esfuerzo es “la voluntad política” de los gobiernos para impulsar la integración.

Pese a tener una lista de problemas pendientes, la funcionaria señala que se buscará resolverlos “en el camino”.

Por ello, destaca la iniciativa de Guatemala y Honduras; países que podrían unificar sus procedimientos aduanales hacia finales de este año. Ahora los gobiernos trabajan en armonizar las normativas y, según los comunicados que han liberado, llevan un avance de 90%.

El acuerdo, que fue firmado en febrero pasado, establece a ambos países como un único territorio comercial para el libre tránsito de mercancías y personas, un arancel externo común frente a terceros y el establecimiento de aduanas periféricas. Se espera que en abril, el protocolo de integración llegue a los respectivos Congresos y, si

prospera, aplicará a partir de diciembre de 2015.

Guatemala y Honduras representan 46% del PIB centroamericano y 40% del intercambio regional, por lo que este esfuerzo podría inspirar a otros países para sumarse a la iniciativa.

“El resto de los países de la región está atento al proceso de integración y no se descarta la adhesión de otros”, dice Vergara. El Salvador, por ejemplo, ha mostrado interés en sumarse a la iniciativa, pero antes debe establecer la ruta crítica que le servirá para su proceso de integración.

INEFICIENCIAS OPERATIVAS

Los esfuerzos para integrar comercialmente la región tienen un fin: posicionar a Centroamérica como un área que pueda competir por la

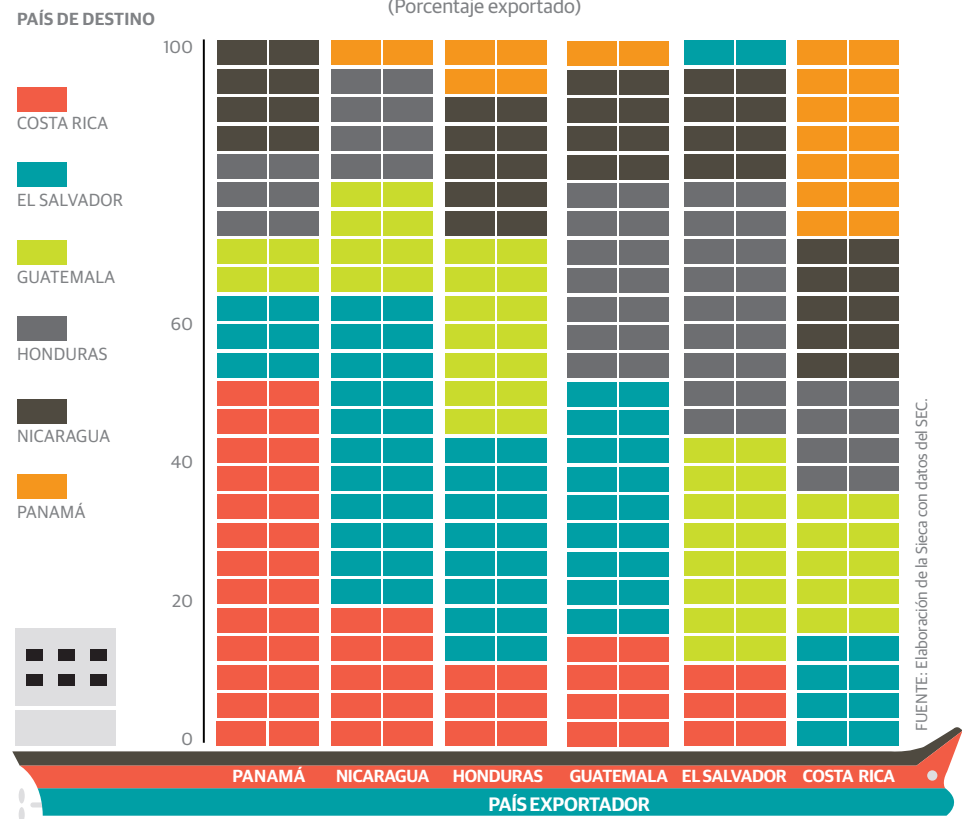
atracción de inversiones y mejorar las condiciones económicas de los países, como ha ocurrido con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, el Mercosur o la Unión Europea.

La logística es un punto medular en la facilitación de los negocios, pero no es algo que pueda presumirse en la zona, donde un camión puede esperar hasta 20 horas para cruzar de un país a otro, mientras los transportistas deben lidiar diariamente con los trámites, los controles fitosanitarios y las revisiones antinarcóticos en los puestos de control aduanero. Todo esto en un contexto que se caracteriza por tener una infraestructura deficiente y escasez de personal.

“No trabajamos como un bloque comercial; cada país se ve por separado”, dice Marco Arias, director

EXPORTACIONES INTRARREGIONALES

Costa Rica y El Salvador son de los países que más consumen en la zona.
(Porcentaje exportado)



general de la firma Mudanzas Mundiales, que ofrece servicios logísticos, de importación y exportación en la región.

El Índice de Desempeño Logístico 2014, que realiza el Banco Mundial, evalúa, entre otras cosas, la velocidad, sencillez y previsibilidad de los trámites durante el despacho aduanero de las mercancías. En una escala donde 1 es 'malo' y 5 es 'excelente', el organismo encontró a Costa Rica como el menos eficiente en el despacho aduanero (le otorgó una puntuación de 2.39 en 2014), seguido de Nicaragua (2.66), Honduras (2.70), Guatemala (2.75), El Salvador (2.93) y Panamá (3.15).

En la operación cotidiana, esto se traduce en ineficiencias operativas y altos tiempos de traslado. Llevar una carga vía carretera de San José, Costa Rica, a Managua, Nicaragua, toma hasta 54 horas: casi ocho veces más del tiempo normal de tránsito.

En general, transportar mercancía en la región vía terrestre es más tardado y más costoso que en otros países de América Latina, apunta el CEAL. "Mientras que el precio promedio del flete en Latinoamérica y el Caribe representa 33% del costo total para importar y 40% para exportar, en Centroamérica se disparan a 48 y 53%, respectivamente", detalla Flores.

Los tiempos en carretera también son mayores en Centroamérica. Bríz da un ejemplo: mover un contenedor de Colombia a Guatemala vía marítima toma alrededor de tres días, mientras que traerlo de Panamá por tierra lleva unos cinco días. Esto por el tiempo que se pierde en los puestos de control.

Los más afectados hasta ahora son los comercializadores de productos perecederos, los cuales representan alrededor de 50% de la oferta exportable de la región. "Cuando la mercancía es perecedera, aumenta el riesgo de daños y



La velocidad con que se mueven los productos en Centroamérica es de las peor calificadas a nivel mundial por organismos internacionales.

pérdidas, pues los procedimientos y colas que hay que pasar en los puestos de control generan atrasos significativos y posibles daños", dice Marco Arias, de Mudanzas Mundiales.

El Banco Mundial pone un ejemplo: un productor de tomates frescos que busca exportar sus productos de Costa Rica a Nicaragua, invierte tres horas en pasar los controles fitosanitarios y las inspecciones por narcóticos en las aduanas del lado costarricense. Y luego otras cinco horas en las mismas inspecciones y procedimientos del lado nicaragüense. Este es un caso típico que se replica prácticamente en todas las aduanas centroamericanas.

Además de unificar la normatividad y los procedimientos aduaneros, los entrevistados identifican a otros dos grandes retos para agilizar el intercambio comercial intrarregional: la infraestructura y la seguridad.

El Banco Mundial señala que la baja calidad de carreteras secundarias y rurales es un gran desafío para las empresas, sobre todo para los comercializadores de perecederos, pues provoca retrasos en los envíos y mermas en la calidad de

los productos (por daños, baja de peso en el ganado y pérdida de perecederos). Al final, esto encarece entre 8 y 12% el valor del producto.

Esto se agudiza en la temporada de lluvias, cuanto los deslaves en los caminos limitan el acceso a subregiones completas. Aquileo Sánchez Víquez, director de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad para Walmart en Centroamérica, asegura que estas condiciones retrasan el traslado de mercancías, limitan el tonelaje de las unidades para cargar, hacen más caro el mantenimiento de las unidades de transporte e incrementan el consumo de combustible.

Debido a todo esto, las empresas invierten hasta tres veces más en el transporte, apunta el Banco Mundial. A esto se suma el gasto que las empresas hacen en seguridad. Una encuesta hecha a 1,500 empresas afiliadas a la Cámara de Comercio de Guatemala mostró que entre 8% y 15% de los gastos mensuales se destinan a temas de seguridad.

"Es un reto en El Salvador, Guatemala y Honduras", Sánchez Víquez, de Walmart. "Hay riesgos permanentes de robo completo de contenedores. Además del costo



por colocar los puntos de control necesarios. Todo esto implica un riesgo para la reputación de la compañía”.

El asunto de la inseguridad tiene una relación directa con la infraestructura en las aduanas, explica Carmen Gisela Vergara, pues éstas fueron diseñadas y construidas para combatir la migración ilegal, el tráfico de drogas y de personas, pero hoy en día resultan ineficientes en un contexto de mayor liberación comercial.

LA REGIÓN EMERGE

Los problemas sociales y económicos limitaron el crecimiento económico de la región en las décadas de los 80 y 90, reconoce el BM. Si se mira como un mercado integrado, esta zona aún es pequeña: unos 45 millones de habitantes, con una producción y consumo que representa 0.25% del PIB mundial.

No obstante, a partir del nuevo milenio, los siete países que integran la región — Guatemala, Belice, Honduras, El Salvador, Costa Rica, Nicaragua y Panamá— han ampliado sus fronteras en un intento por mejorar sus condiciones económicas.

En 2004, firmaron un tratado de libre comercio con Estados Unidos (CAFTA-RD), que les ha abierto las



puertas de la economía más grande del mundo. Ese país es el principal destino de las exportaciones de la región, particularmente de productos agrícolas, textiles y otras manufacturas, pese a las ineficiencias logísticas.

Uno de los planes de la región es firmar un tratado de libre comercio con Europa, para lo cual su infraestructura portuaria jugará un papel clave. Hoy en día, la región cuenta con 12 puertos en el Atlántico y el Pacífico. Debido a la ubicación estratégica de la región, con fácil acceso a las principales rutas marítimas internacionales, “es una prioridad una mejora en la eficiencia operativa y la infraestructura”, dice el Banco Mundial.

La región tiene potencial de crecimiento y competitividad, asegura Gisela Vergara, de la Sieca, pues estima que una mejora en la facilitación comercial podría reducir alrededor de 15% los costos logísticos de las empresas, lo que debería traducirse en un mejor precio final del producto.

Hasta ahora, el principal proyecto portuario en la región es la ampliación del Canal de Panamá, que requerirá una inversión de 5,000 MDD. Este punto es el verdadero *hub* logístico que puede unir a Centroamérica con el resto del

mundo. El año pasado se realizaron unos 12,000 viajes de embarcaciones por esta ruta, que transportaron más de 300 millones de toneladas, según las cifras del Canal de Panamá. Esta cifra se incrementará una vez concluido el proyecto de ampliación que, al cierre de 2014, se encontraba a un 84% de avance. Una vez concluido, podrán transitar buques tipo Post-Panamax, que son capaces de transportar hasta 13,000 contenedores.

A finales del año pasado también inició la construcción del Gran Canal de Nicaragua, un proyecto de largo plazo que requerirá una inversión superior a 40,000 MDD. La empresa china HKND Group tiene la concesión del proyecto, que atravesará Nicaragua en un tramo de más de 270 kilómetros y competirá en un futuro con el Canal de Panamá.

Esfuerzos de este tipo podrían detonar el potencial de la región. De acuerdo con el Banco Mundial, la situación económica de los países no debe verse como un obstáculo para detonar proyectos de este tipo. Y ejemplifica con Grecia, un país “que acaba de salir de una crisis económica”, y que está viendo un auge en su índice de desempeño logístico, pues el gobierno y el sector privado rediseñaron al sector logístico para explotar la situación geográfica del país como un punto de ingreso a Europa del este y del sur.

”Su puerto, Piraeus, Atenas, es el primero de gran calado de Europa y es la puerta de entrada de los barcos procedentes de Asia, particularmente por el canal de Suez. El puerto se ha hecho más eficiente a través de una asociación con COSCO, la mayor naviera china. El gobierno, por su parte, ha alineado las regulaciones operativas de Europa y ha incrementado su eficiencia”. Una lección en patio ajeno que podría aprender Centroamérica. **F**

UN FLUJO TORPE

Los altos costos para mover mercancía en la región y los altos costos que se pagan por ello impiden que haya un mayor flujo de inversión en la región.

PAÍS (ciudad y puerto de origen—destino)	EXPORTACIONES		IMPORTACIONES	
	Tiempo (días)	Costo (USD)	Tiempo (días)	Costo (USD)
Costa Rica (San Jose—Puerto Limón)	14	1,020	14	1,070
Honduras (Tegucigalpa—Puerto Cortés)	12	1,450	16	1,630
Honduras (Tegucigalpa—Puerto Castilla)	13	2,308	15	2,359
El Salvador (San Salvador—Puerto de Acajutla)	13	1,045	10	1,035
Nicaragua (Managua—Puerto Corinto)	21	1,140	20	1,245
Guatemala (Ciudad de Guatemala—Puerto Quetzal)	16	977	16	1,115
Guatemala (Ciudad de Guatemala—Puerto Santo Tomás de Castilla)	17	1,355	16	1,445
Honduras (Tegucigalpa—Puerto Castilla)	13	2,308	15	2,359
El Salvador (San Salvador—Puerto de Acajutla)	13	1,045	10	1,035
Nicaragua (Managua—Puerto Corinto)	21	1,140	20	1,245
Guatemala (Ciudad de Guatemala—Puerto Quetzal)	16	977	16	1,115
Guatemala (Ciudad de Guatemala—Puerto Santo Tomás de Castilla)	17	1,355	16	1,445