

Panorama general

El presente informe resume los hallazgos de una serie de documentos diseñados para identificar los cuellos de botella en transporte y logística que aumentan los costos, el tiempo y la incertidumbre en el traslado de productos dentro de Centroamérica y entre la región y los mercados externos. Las evaluaciones más generales del desempeño logístico suelen no aportar a las autoridades responsables de las políticas información específica, como por ejemplo las causas implícitas en los elevados costos del transporte, o bien las actividades y condiciones de la infraestructura fronteriza que generan demoras e ineficiencias. Los indicadores generales no son lo suficientemente claros respecto de *qué implica exactamente* un mal desempeño para los exportadores y productores de la región. Los resultados de las herramientas analíticas descritas en este documento resumen responden a preguntas tales como: ¿de qué manera incide la mala calidad de los caminos en los márgenes de ganancias de los productores de un país? ¿Cuáles son los gastos directos en seguridad para las empresas de transporte terrestre? ¿En cuánto tiempo se alarga la salida de los productos por los procedimientos de tramitación de las exportaciones? Este tiempo adicional, ¿cómo y en qué medida daña la competitividad de industrias claves? y ¿Qué tanto provecho le están sacando los puertos de Centroamérica a sus actuales activos?

Pasando de la escala macro a la micro, este conjunto de herramientas analíticas deriva sus conclusiones del análisis espacial de los datos regionales sobre flujos comerciales, para seguir con las encuestas y diagnósticos a nivel sectorial y finalmente con el movimiento de cada uno de los productos. Las herramientas son las siguientes:

- A nivel agregado, se usa un modelo de crecimiento para calcular y contrastar la elasticidad del crecimiento con respecto a la inversión en infraestructura a nivel nacional.
- Los índices del desarrollo de infraestructura permiten visualizar el nivel de cada país en relación con sus vecinos y con Centroamérica en su conjunto.
- A nivel sectorial, se formularon y administraron encuestas para examinar los cuellos de botella en la eficiencia portuaria y en los servicios de transporte por carretera. Se compararon los puertos de la región en términos de la utilización de sus activos mediante Análisis Estocásticos de Frontera.
- Después de consolidar los mapas nacionales en un único mapa vial unificado para América Central, el Análisis de Ruta Óptima muestra los cinco factores de fricción que inciden en los tiempos totales de viaje y, en algunos casos, en la ruta de menor costo para el traslado de carga por las principales vías de transporte hacia los puertos del Atlántico.
- A nivel de productos, ocho análisis de cadenas de suministro siguen la pista a exportaciones agropecuarias desde las granjas agrícolas hasta los puertos para identificar obstáculos específicos por producto y calcular la estructura de los gastos logísticos.

Sin que sea en absoluto exhaustivo, este informe entrega un resumen de estos trabajos e incorpora sus principales hallazgos. Se presentan las conclusiones generales junto con los resultados del trabajo que las acreditan. Luego se ofrecen las correspondientes recomendaciones en materia de políticas organizadas en tres categorías: infraestructura, servicios, e instituciones y reglamentos. Tanto las conclusiones como las recomendaciones se basan en hallazgos de los análisis a diferentes niveles y pueden servir para orientar la toma de decisiones en materia de políticas públicas en los ministerios de comercio y transporte pertinentes de Centroamérica, como asimismo para uso interno del personal del Banco Mundial.

El objetivo inmediato de este informe es ayudar a identificar las fortalezas y debilidades de las estructuras y servicios logísticos en los países de la región. A más largo plazo, el objetivo es ayudar a las autoridades de América Central a:

- Reconocer y priorizar los desafíos comparativos que afrontan a la hora de mejorar la logística; y
- Mejorar las falencias aprendiendo de los mejores procedimientos regionales y mediante la cooperación regional. Luego de un breve resumen ejecutivo, las conclusiones se organizan según su segmento o rol en la cadena de suministro universal:
 - (i) Desde la finca al centro de distribución o mercado principal;
 - (ii) Principales corredores y servicios de transporte, incluidas zonas urbanas;
 - (iii) Participación del sector público, incluidos niveles de inversión y procedimientos de exportación;
 - (iv) Gestión en las fronteras; y
 - (v) Activos y operaciones portuarias.

Resumen ejecutivo

La suma de los efectos causados por los obstáculos logísticos puede aumentar a más del doble los costos logísticos óptimos tanto en bienes de valor alto como bajo, aunque esto depende de la escala de producción y de la ruta de transporte. Esto también es valedero en el caso de las exportaciones de carne de vacuno de Nicaragua, cuando en el total se incluyen los costos generados por plazos de transporte más prolongados, de 11% a alrededor de 21% del precio de venta al por mayor en EE.UU. Para los grandes exportadores de tomates de Costa Rica, los costos logísticos, incluido el transporte terrestre, la manipulación y los aranceles aduaneros, son de alrededor de US\$0,15/kg, mientras que los tiempos de espera en el cruce fronterizo Peñas Blancas entre Costa Rica y Nicaragua duplica el valor, agregando otros US\$0,14/kg en costos ocultos debido a las pérdidas (por tratarse de un producto extremadamente perecedero).

De los cuellos de botella logísticos identificados en estos análisis, el informe concluye que la mala gestión e infraestructura fronteriza es la principal causa de las demoras y tiene el impacto más negativo sobre los costos, tiempos y oportunidades para los exportadores de la región, en particular si se trata de bienes perecederos y sensibles. La agenda logística de Centroamérica I debe dar prioridad a la recopilación permanente y normalizada de datos, la aplicación y monitoreo de sistemas de gestión de riesgos, el mejoramiento de la infraestructura fronteriza y la armonización de las normas aduaneras y sanitarias y fitosanitarias (SFS). Otra pérdida de tiempo generalizada, pero difícil de abordar en el transporte de carga, es causada por la mala calidad de los caminos rurales; los productores pequeños, que suelen tener poco acceso a caminos transitables todo el año, son los más afectados por esta limitante que se traduce en elevados costos de transporte y pérdidas de productos en el camino desde la finca hasta el centro de distribución o mercado.

En muchos casos, más que mejorar la calidad de los caminos primarios y secundarios, para reducir los tiempos y costos de transporte se requieren buenas decisiones en materia de

políticas e inversiones que solucionarían los tiempos de espera en la frontera y la congestión urbana. El Análisis de Ruta Óptima muestra que las exportaciones desde países sin acceso directo a un puerto en el Atlántico soportan tiempos de espera de casi el doble del plazo que tarda el recorrido total. Sin embargo, el uso relativamente bajo de las infraestructuras portuarias, junto con los planes de expansión en marcha en los puertos del Atlántico de Honduras y Costa Rica, cuestionan la necesidad de construir nuevos puertos en la costa atlántica.

Las capitales que no disponen de rutas de desvío (*bypass*) expeditas dan cuenta de aproximadamente el 12% del tiempo total de transporte por las dos rutas óptimas que cruzan las zonas metropolitanas de Ciudad de Guatemala y Ciudad de Panamá. Dependiendo del flujo de carga y de los productos que atraviesan la frontera, medidas como disminuir el tiempo de espera en la frontera en solo una hora o construir rutas de *bypass* efectivas que rodeen las capitales podrían tener efectos considerables en los tiempos de transporte y así, de manera indirecta, en los costos logísticos.

Figura 1: Resumen de cuellos de botella logísticos

Flujos de carga e información	<p>De la finca al centro de distribución:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Costos más altos para productores agrícolas debido a caminos sin pavimentar • Pérdida de productos debido a caminos de mala calidad y retrasos
	<p>Principales corredores y servicios de transporte de carga</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sin considerar la congestión, el tránsito urbano puede incrementar el tiempo de viaje en 44 minutos. • Aprovechamiento eficiente del combustible • Regreso sin carga • Permanente inseguridad con costos asociados para el comercio de la región.
	<p>Sector público: Inversiones y procedimientos de exportación</p> <ul style="list-style-type: none"> • En los últimos años, las inversiones de capital en infraestructura realizadas en El Salvador y Guatemala han “rendido” poco en términos de crecimiento. • Los altos costos y largas esperas en los análisis de laboratorio retrasan las exportaciones, generan incertidumbre e inciden negativamente en la confiabilidad de las exportaciones agropecuarias. • El uso de las normas SFS como barreras no arancelarias es habitual y puede duplicar los costos de exportación de cada contenedor con lácteos hacia a El Salvador.
	<p>Gestión en la frontera</p> <ul style="list-style-type: none"> • La espera en la frontera aumenta –más que ningún otro factor de fricción– los tiempos de viaje y obliga al transporte de carga a alejarse de la ruta óptima. • Aunque hay mucho interés e inversión de por medio, Centroamérica se ha

	<p>adaptado de manera muy lenta a los sistemas de procesamiento electrónico de los documentos de exportación.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En los puertos y fronteras, las responsabilidades de los organismos a cargo de la seguridad (aduana, policía, cuarentena, etc.) no están definidas claramente, lo que lleva a la duplicación de procedimientos.
	<p>Activos y operaciones portuarias</p> <ul style="list-style-type: none"> • Algunos puertos de la región están funcionando por sobre su capacidad y necesitan ampliar su infraestructura con la incorporación de más grúas o atracaderos. • Otros tienen poco tráfico de contenedores debido a su baja eficiencia operativa y más que ampliar su infraestructura portuaria, deben mejorar sus procedimientos internos.

En el resumen de las comparaciones de los países, Panamá destaca como referente regional, aunque aún le quedan desafíos importantes por resolver relacionados con la congestión urbana. Guatemala y Honduras son los países más afectados por una serie de obstáculos logísticos graves. A pesar de que dependen de los puertos vecinos en la costa del Pacífico, El Salvador y Nicaragua muestran un desempeño levemente mejor y su sector público parece contar con mejores capacidades técnicas para enfrentar los desafíos logísticos. El desempeño logístico general de Costa Rica es algo mejor que el de la mayoría de los países de la región, en especial en términos de aspectos intangibles, como adopción de tecnologías y normas y procedimientos SFS. No obstante, su brecha con Panamá aumenta debido a una infraestructura vial de indudable mala calidad y a la adopción lenta y poco sistemática de procesos electrónicos de tramitación de documentos.

Documento completo en inglés:

<http://documents.worldbank.org/curated/en/2012/06/17211073/logistics-central-america-path-competitiveness-summary-document>