

El transporte en Centroamérica: *importancia en la economía regional*

Policy Brief N°23 | Agosto 2018

Introducción¹

En el nuevo orden económico mundial el transporte desempeña un papel fundamental. Conecta personas y lugares; acelera el comercio y su diversificación geográfica; aumenta la competencia y la especialización de las economías; y optimiza los costos en las industrias impactando la competitividad.

Un sistema de transporte eficiente es un aspecto clave en el crecimiento económico y la seguridad de un país. El transporte y el desarrollo económico están estrechamente vinculados, el desarrollo aumenta la demanda de transporte y la disponibilidad del transporte estimula el desarrollo a través del comercio y la especialización económica (González, 2016a y Khan, et al, 2007).

Centroamérica dispone de limitados estudios sobre la contribución que el sector transporte realiza en la economía regional, su relación con factores clave de la competitividad como los costos y su impacto en el comercio.

En este contexto resulta relevante para la región precisar el análisis de los tres principales modos de transporte en la región centroamericana (aéreo, marítimo y terrestre) avanzando hacia una óptica multimodal con propuestas para fortalecer el mercado de transporte regional, en función de su posición respecto a América Latina y el mundo.

Respecto a las iniciativas regionales en el ámbito de transporte, la Política Marco Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica constituye una oportunidad de orientar las políticas nacionales de este ámbito hacia objetivos regionales estratégicos para la construcción de un sistema regional de transporte, el cual debe integrar los diferentes modos de transporte para el efectivo movimiento de las personas y el manejo eficiente de las cadenas regionales de suministros, contribuyendo así en la mejora en las condiciones de vida de las personas.

1. Contexto teórico

1.1 ¿Qué es el transporte?

Una definición precisa de transporte depende de los objetivos de estudio que se persigan, las funciones que desempeña y los agentes que intervienen en el proceso; de esta cuenta se puede considerar el transporte como el desplazamiento de personas o bienes en el espacio utilizando medios especiales (González, 2016a).

Una conceptualización más integral del transporte es la que lo define como aquella actividad que permite el desplazamiento de personas, materias primas y productos finales a través de las redes, diseñadas para cumplir con despachos en tiempo y forma al menor costo posible, tanto a nivel local, nacional o internacional (Cipoletta, et al, 2010 y González, 2016b).

¹ Este documento fue elaborado por Alba Sofía Escoto, Especialista en Investigación y Análisis del Centro de Estudios para la Integración Económica (CEIE), bajo la coordinación de Catalina Galdámez y Eduardo Espinoza Valverde. Se agradecen los aportes realizados por

la Dirección Regional de Transporte, Infraestructura y Logística (DIRTIL).

El propósito específico del transporte es cumplir una demanda de movilidad, ya sea de carga, personas o información, y de esta forma se vuelve un elemento central para viabilizar las medidas de desarrollo social que implementa el Estado (Wilmsmeier, 2015). Para que el transporte se pueda llevar a cabo, es necesario que intervengan tres sujetos: el transportista, la persona u objeto a transportar y un medio para realizar dicho transporte.

Desde el ámbito económico, la actividad de servicios de transporte *“abarca el proceso de llevar personas u objetos de un lugar a otro, además de los servicios de apoyo y auxiliares conexos y el arrendamiento (fletamento) de medios de transporte tripulados. También incluye los servicios postales y de mensajería. El transporte puede clasificarse según la modalidad de transporte (modos) o lo que se transporta (pasajeros o carga)”* (Naciones Unidas, 2010).

1.2 Modos de transporte

Los modos de transporte son los sistemas a través de los cuales se transportan las mercaderías o personas y pueden ser: aéreo, marítimo, fluvial, terrestre ferroviario, terrestre carretero, lacustre y multimodal; mientras que los medios son los vehículos en los que se realiza, por ejemplo, buques, aviones, camiones, trenes, entre otros (Bloch, 2012). La utilización de los distintos modos o tipos de transporte depende de tres variables fundamentales: la distancia entre el origen y el destino, la oferta de transporte y el destino final del transporte (González, 2016b).

Aunado a los modos de transporte, la utilización eficiente del mismo y los procesos de distribución del sistema productivo, introducen la necesidad de incorporar la intermodalidad en la oferta de servicios. La intermodalidad es entendida como la posibilidad de utilizar de la forma más eficiente el sistema de transporte a través de la combinación de sus modos.

Según Bloch (2012) el modo marítimo es el más utilizado a nivel mundial para el transporte de mercancías, ya sea a granel o en contenedores. Por otro lado, el transporte

aéreo es el más rápido, seguro y apto para mercaderías que necesitan ser trasladadas rápidamente o bajo algún resguardo especial por su valor, perecibilidad o fragilidad. El transporte ferroviario es un modo más económico para mover mercaderías pesadas y de larga distancia, mientras que el fluvial es aún más económico y tiene capacidad para trasladar grandes pesos a largas distancias de una manera más sostenible.

Para cada tipo de modo de transporte - carretera, ferrocarril, marítimo y aéreo - se puede estudiar su participación dentro de las diferentes plataformas de intercambio modal del tipo: terminales portuarias, terminales ferroviaria, terminales de carga aérea, puertos secos, Centros Integrados de Mercancías (CIM) y Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) (González, 2016a). Además, el transporte intermodal, explica la relación entre el transporte y la logística a través de las infraestructuras nodales, éstas se materializan en los puntos o áreas de ruptura de la cadena de transporte y donde se pueden realizar otras actividades técnicas o de valor añadido (González, 2016a).

En Centroamérica el movimiento de las cargas y mercancías se desarrolla principalmente a través de modos de transporte como el marítimo, aéreo, por carretera, ferroviario y por vías de navegación interiores (fluvial), siendo los primeros tres los de mayor utilización.

Tabla 1: Modos de transporte de mercancías

Transporte Terrestre	Forma de transportar productos semi-terminados y terminados en trayectos por carretera, se caracteriza por tener una estructura de costes fijos bajos, debido a que su soporte físico es la red vial pública. Características: flexibilidad, frecuencia, disponibilidad y velocidad. En promedio sus trayectos son menores al resto de modos de transporte.	Ospina, 2015
Transporte Marítimo	Actividad mediante la cual se traslada a personas o mercancías a bordo de una embarcación por vía marítima. Según su capacidad y el tamaño de la carga las embarcaciones se pueden clasificar en: graneleros, portacontenedores, tanques, frigoríficos, de carga rodante, costeros, transbordadores, cruceros y barcasas. En la actualidad el transporte internacional de mercancías es realizado en su mayoría por buques.	Moldtrans, 2014
Transporte Aéreo	El transporte aéreo es el modo de transporte más reciente, la característica que mejor lo define es que no necesita una pista en la superficie durante todo su trayecto, solo al inicio y al final. Su ventaja más importante radica en su rapidez. Una rapidez que justifica el mayor coste con respecto a otros medios de transporte, es el medio de transporte más caro. Debido a la velocidad en el transporte de mercancías está experimentando un notable aumento.	Sertrans, 2016
Transporte Intermodal	Movimiento de mercancías en una misma unidad o vehículo, usando sucesivamente dos o más modos de transporte sin manipular la mercancía en los intercambios de modo. Su uso es cada vez mayor, primero, por la reducción de costes debido al uso conveniente de cada uno de los modos disponibles, segundo, por el incremento de la demanda de servicios de transporte internacional y tercero, por el aumento de los servicios de las empresas que gestionan el transporte que han incrementado la competencia.	Ospina, 2015 basado en European Conference of Ministers of Transport, 1997.

Fuente: Elaboración propia.

1.3 Influencia del transporte en el comercio

La Comisión Económica para América Latina (CEPAL), asocia la facilitación del comercio con el transporte, debido al papel fundamental que desempeña el mismo en la eficiencia de los procedimientos del comercio internacional y porque son los operadores de transporte los que muchas veces se enfrentan con los obstáculos del comercio. Por lo tanto, la calidad del transporte impacta directamente en los tiempos y costos de las transacciones comerciales internacionales, en definitiva el comercio mundial no podría ocurrir sin sistemas para transportar personas y bienes de manera barata y eficiente (Jaimurzina, 2014 y González, 2016a).

A nivel mundial, la agenda sobre facilitación del comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC) en el artículo V del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT por sus siglas en inglés), reconoce claramente la importancia del elemento de transporte en las reformas de facilitación del comercio (Jaimurzina, 2014). Asimismo, los acuerdos de transporte referentes a los regímenes internacionales de tránsito, corresponden a la categoría de facilitación del comercio.

Por su parte, el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC)² incluye dos medidas directamente relevantes para el transporte, específicamente en la sección I, la primera referente al Acuerdo sobre la libertad de tránsito, y la segunda con estipulaciones dirigidas a todos los organismos nacionales de fronteras, incluidas las autoridades de transporte (Jaimurzina, 2014). De manera específica, el artículo 11 del AFC trata acerca de la libertad de tránsito y contiene 17 estipulaciones que pueden ordenarse en cinco grupos: cargas, reglamentos y formalidades; refuerzo de la ausencia de discriminación; procedimientos y controles de tránsito; garantías, y cooperación y coordinación en lo relativo al tránsito.

² El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC) entró en vigor el 22 de febrero de 2017,

su ratificación se propuso en la conferencia Ministerial de Bali, en noviembre de 2013.

En la región centroamericana, además del AFC, el marco de acción regional en materia de la facilitación del comercio es la Estrategia Centroamericana de Facilitación de Comercio y Competitividad con énfasis en la Gestión Coordinada de Fronteras (ECFCC)³ que tiene como objetivo promover la coordinación de agencias del sector público y el sector privado para mejorar los procedimientos de recaudación, control, seguridad fronteriza y la facilitación del tránsito de mercancías y personas, en un marco de eficacia del control y eficiencia en el uso de los recursos.

En la ECFCC las medidas 1 y 2 de corto plazo están enfocadas directamente a transporte y consisten en la declaración anticipada de documentos para el transporte de carga, para eliminar la realización de trámites en los pasos fronterizos; y la coordinación para agilizar medidas migratorias, que busca volver más expedito el proceso de despacho migratorio de conductores, sobre todo los de transporte terrestre de carga.

i. Influencia del costo del transporte sobre el comercio

Según Wilmsmeier & Spengler (2015) el impacto de los costos del transporte al comercio internacional es equivalente al de los aranceles aduaneros o el tipo de cambio, es decir, una disminución de las tarifas de transporte estimula las exportaciones y las importaciones. Por el contrario, un aumento de los costos de transporte causa un encarecimiento de las importaciones, lo que eleva la inflación y en el caso de los bienes intermedios y de capital, incrementa los costos de producción locales. De igual forma, los altos costos del transporte pueden acarrear una menor tasa de ahorro, caída de la exportación de servicios, limitación del acceso a la tecnología y el conocimiento y un descenso de la tasa de empleo.

En general, los costos de transporte se ven afectados por la calidad de la infraestructura, los aranceles aduaneros

y las barreras comerciales no arancelarias, incluidos los procedimientos administrativos y reglamentarios. De acuerdo con Gualsh (2011), los retrasos en el despacho aduanero aumentan los costos de transporte entre el 4% y el 12%, también señala que si se doblara el número de paso de fronteras se disminuirían estos costos en un 6%, al ampliarse el acceso directo terrestre. En América Latina y el Caribe los costos correspondientes a transporte ascienden a 31.8% de la estructura de los costos logísticos.

Por otra parte, Mesquita et al. (2008) estima que una reducción del 10% en los costos del transporte en Latinoamérica tendría un impacto casi 20 veces mayor en los niveles de exportación en comparación con una disminución del 10% en los aranceles.

Para la región centroamericana el modo de transporte más común es el terrestre, el cual presenta altos costos explicados por cinco elementos clave: (a) dificultad en acceso al crédito, (b) altos precios y consumo del combustible, (c) altos costos de seguridad, (d) largos tiempos de viaje y (e) problemas de viajes de retorno vacíos (*backhauls*). El monto de costo para el transporte carretero oscila entre el 30-35% sobre los costos logísticos totales en Centroamérica (World Bank, 2012).

De acuerdo con Gualsh (2011) los costos de transporte, si se suman los componentes del transporte marítimo internacional y por carretera, pueden llegar hasta el 20 % del valor FOB de los productos.

³ Los Presidentes y Jefes de Estado del SICA a través de la Declaración de Punta Cana de junio de 2014 instruyeron al COMIECO adoptar e implementar la ECFCC, la SIECA apoya a los países miembros del

Subsistema en la implementación de la ECFCC, bajo una gobernanza que implica la coordinación con los países a nivel nacional, binacional y regional.

Figura 1: Estructura de costos y precios del transporte



Fuente: basado en World Bank (2012)

ii. Influencia del tiempo del transporte sobre el comercio

El llamado tiempo de transporte no se refiere solo al transporte físico del producto (mercancía en tránsito), sino al período comprendido desde que la mercancía está dispuesta en los muelles para su carga hasta que el producto físicamente es descargado en el lugar de destino, lo cual incluye necesariamente conceptos tales como tiempos de espera, carga y descarga de vehículos, paros en ruta, transbordos, entre otros (González, 2016b).

El tiempo transcurrido desde que inicia el envío del bien hasta que finaliza el despacho aduanero comprende entre 50% y 30% del tiempo total del traslado de bienes, en el 25% de los envíos. Además, se estima que cada día de las mercancías en tránsito equivale a un arancel *ad valorem* que se ubica entre el 0,6 % y el 2,3 % (Hummels y Schaur, 2012).

⁴ El Subíndice C del ETI, es denominado: Infraestructura, y está compuesto por el Pilar 4: Disponibilidad y calidad de la infraestructura

Hummels (2001) estima que un aumento en el tiempo de envío de un día reduce la probabilidad de que un país exporte en un 1.5%. Otros estudios basados en el tiempo para las exportaciones, específicamente la Encuesta que realiza la publicación Doing Business, han determinado que un aumento en el tiempo del 10% reduce los volúmenes de comercio bilateral entre un 5% y un 8%.

En la región centroamericana el tiempo para exportar oscila entre 2.8 y 4 días de acuerdo con el Doing Business y el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial. Al hacer un promedio general, de ambos indicadores, el tiempo para exportar desde Centroamérica, incluyendo el cumplimiento de los requisitos documentales y los requisitos fronterizos es de 3.4 días y el promedio general del tiempo estimado para importar mercancías en Centroamérica es de 2.8 días, tomando en cuenta la realización del proceso en aduana y la inspección de mercaderías.

Por otra parte el Índice de Facilitación de Comercio (ETI) del Foro Económico Mundial incorpora en su medición elementos correspondientes a acceso a mercado e infraestructura⁴, en función de lograr una libre circulación de mercancías más eficiente y transparente. La medición sobre infraestructura es el de menor puntuación para Centroamérica y frente a la cual se disponen de mayores brechas respecto a la mejor práctica. El principal déficit de la región se concentra en la disponibilidad y calidad de la infraestructura para el transporte; sin embargo, Panamá se ubica en la posición 30° superando inclusive a Chile, mientras el resto de los países centroamericanos se ubican por debajo del lugar 84° (SIECA, 2018).

Se prevé que la puesta en práctica del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio mejorará los costos y tiempos de operación del transporte, al reducir el tiempo necesario para cruzar fronteras o hacer que los cruces de las mismas sean más predecibles. Además se espera que se superen las carencias y deficiencias de la

de transporte, Pilar 5: Disponibilidad y calidad de servicios de transporte y Pilar 6: Disponibilidad y uso de tecnologías de información.

infraestructura de transporte y se promuevan proyectos de infraestructura más eficientes (Jaimurzina, 2014).

iii. Vinculación de las cadenas de valor y el transporte

Actualmente, el comercio mundial muestra un fuerte componente intraindustrial que hace referencia al intercambio de productos intermedios. De acuerdo con datos de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE)⁵ el valor añadido total del comercio de bienes intermedios para el 2011 ascendió a USD 1,690,248 millones, representando un 2.3% del PIB mundial en ese mismo año. Por tanto, la fuerte tendencia hacia a la dispersión de las actividades de las cadenas de valor en todo el mundo, propician la demanda del servicio de transporte en las diferentes etapas de la cadena.

Así, con la producción de bienes intermedios en distintos espacios se logró presionar a la baja el costo de producción de bienes intermedios; sin embargo, para lograr el ensamble final se requiere de la contratación de servicios de transporte para la agrupación de este tipo de bienes, lo que implica un incremento en los costos de transporte por el traslado de los bienes intermedios (Jiménez, et al, 2002). Por tanto, la relación entre la fragmentación de la producción y el transporte indica que cuanto más fraccionada esté la producción de un bien, el costo de transporte será más elevado, lo que hace necesaria la búsqueda de un equilibrio en la relación producción-transporte a lo largo de la cadena.

2. Importancia económica del transporte

El transporte se encuentra intrínsecamente relacionado con la economía, a tal punto que se puede afirmar que, como cualquier otra actividad productiva, sin la función del sistema de transporte no se puede dar el bien económico ya que la infraestructura se convierte en un factor de producción y la movilidad en un determinante del costo y del mercado. Por tanto, el transporte juega

un papel crucial en la economía bienes y servicios, así como para el transporte pasajeros (Alminas, et al, 2009).

Tabla 2: Beneficios del transporte en la economía

Beneficios directos		Beneficios indirectos	
Oferta de transporte	Demanda de transporte	Microeconómicos	Macroeconómicos
Ingresos por operaciones de transporte (tarifas y salarios)	Accesibilidad mejorada	Ingreso por renta	Formación y distribución de redes
	Ahorros en tiempo y costos		Atracción y acumulación de actividades económicas
	Ganancia en productividad	Precios más bajos	Incremento de la competitividad
Acceso a una amplia distribución de mercados y sus nichos	Mayor división del trabajo	Amplia oferta de mercancías	Crecimiento del consumo
	Acceso a un amplio rango de ofertantes y consumidores		Respuesta a las necesidades de movilidad
	Economías de escala		

Fuente: Elaboración propia basado en Alminas, et al (2009)

2.1 Importancia del transporte en la economía regional

En el Sistema de Cuentas Nacionales los servicios se clasifican en diversas categorías que van desde los servicios relacionados con bienes, transporte, viajes y otros servicios⁶. El sector servicios, año tras año, toma más relevancia e importancia en la economía regional, específicamente en su aporte y participación en la generación de ingreso y riqueza en los países de la región.

Al analizar la contribución del sector transporte al Producto Interno Bruto (PIB) regional, este sector ha mostrado un comportamiento constante en su participación en el PIB total de la región centroamericana, con un valor que ha oscilado entre el 5.0 % y el 5.3% respecto al total, para el período de 2007-2016.

Por otra parte, al analizar en el PIB de cada país centroamericano el comportamiento del sector

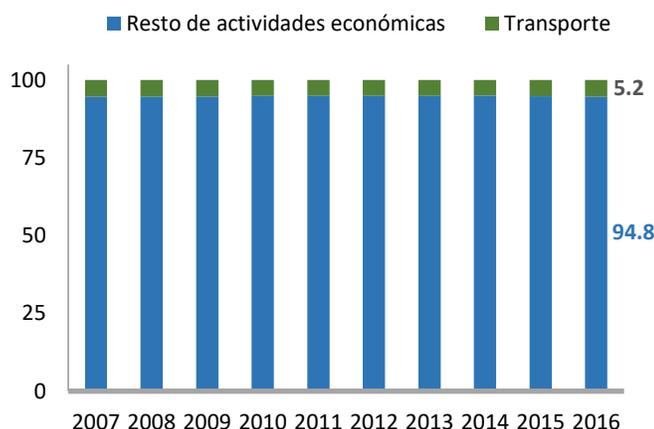
telecomunicaciones, computación e información, otros servicios comerciales, servicios personales, culturales y recreativos, bienes y servicios del gobierno, servicios no asignados.

⁵Los datos del Tiva se encuentran disponibles en la página web de la OCDE: <https://stats.oecd.org/index.aspx?queryid=75537>

⁶ Construcción, seguros y servicios de pensiones, servicios financieros, cargos por el uso de la propiedad intelectual, servicios de

transporte este muestra que para 2016 obtuvo participaciones del 2.3% y 3.9% en Nicaragua y Honduras respectivamente, mientras que para Panamá la participación de transporte en el PIB total de ese país fue del 9.1%. En el caso de Costa Rica, Guatemala y El Salvador la participación de transporte en el PIB de cada país fue del 4%, para ese mismo año.

Gráfico 1: PIB del sector transporte en Centroamérica
Participación (%)
2007-2016

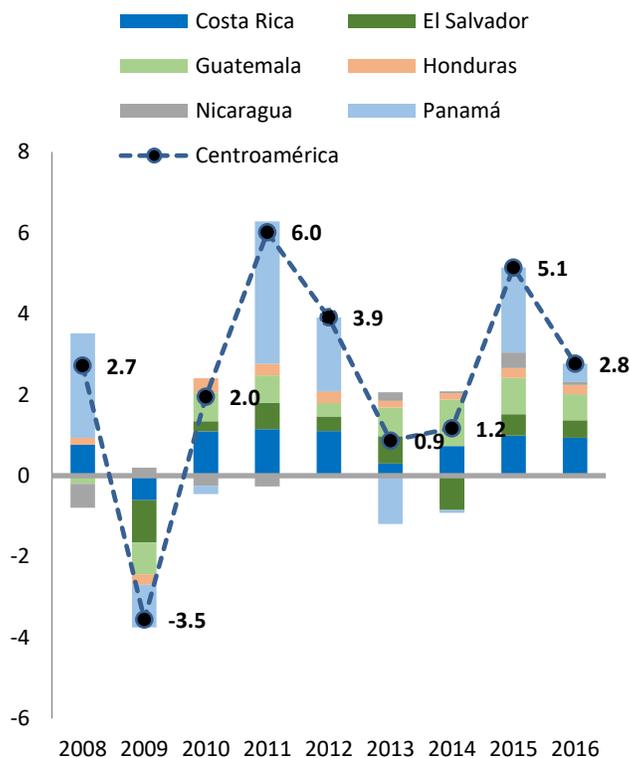


Fuente: Centro de Estudios para la Integración Económica (SIECA) con datos de la CEPAL, Banco Central de Reserva del Salvador, Banco Central de Nicaragua e INEC de Panamá⁷.

Al analizar cuanto ha contribuido el sector transporte al crecimiento del PIB en la región Centroamericana, en el período 2008-2016, este ha mantenido una contribución positiva desde 2010. La tendencia mostrada esta liderada por Panamá, marcando claramente la tendencia en el comportamiento del sector servicios, esto debido al liderazgo que el país posee en el rubro marítimo. Los años en los que el aporte por parte del sector transporte al crecimiento del PIB regional ha sido más alto son 2011 y 2015, en donde este sector aportó entre el 5% y 6%.

Actualmente, el aporte al crecimiento del PIB regional por parte del sector transporte ha decrecido, así para el 2016 solamente logro aportar la mitad de lo alcanzado en el año anterior.

Gráfico 2: Crecimiento del PIB del sector transporte Centroamérica
Contribución de cada país a la tasa de variación (%)
2008-2016



Fuente: Centro de Estudios para la Integración Económica (SIECA), con datos de CEPAL, Banco Central de Reserva del Salvador, Banco Central de Nicaragua, e INEC de Panamá.⁸

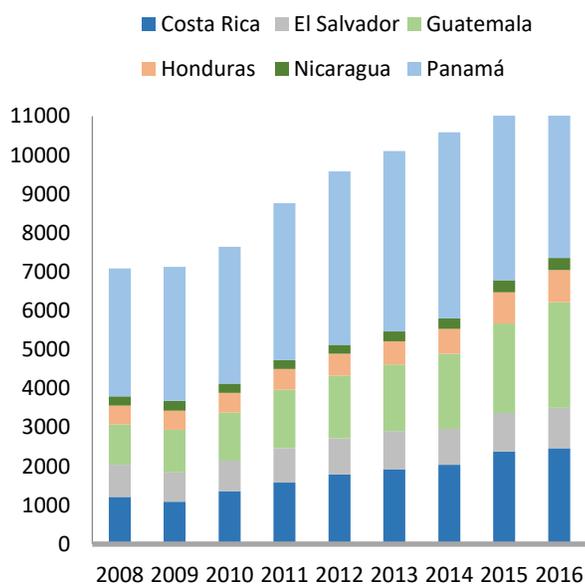
Por su parte, el aporte en términos monetarios del sector transporte en la región centroamericana ha presentado en su conjunto una tendencia creciente, con un valor a nivel regional de USD 12,640.7 millones para el 2016. Para este mismo año, el mayor aporte monetario al PIB

⁷ Los datos 2015 y 2016 para El Salvador, Panamá y Nicaragua se extrapolaron, tomando como base el promedio simple del peso de la sub-cuenta de transporte, dentro del total de la cuenta "Transporte, almacenamiento y comunicaciones", de los últimos 5 años. En el caso

de Nicaragua se realizó la conversión para obtener los montos en USD dólares con el tipo de cambio utilizado por el Banco Central de Nicaragua para las cuentas nacionales en esos años.
⁸ídem.

del sector transporte proviene de Panamá con USD 5,286 millones, seguido por Guatemala y Costa Rica con USD 2,719 millones y USD 2,466 millones, respectivamente.

Gráfico 3: PIB del sector transporte en Centroamérica
Millones de USD (\$) 2008-2016

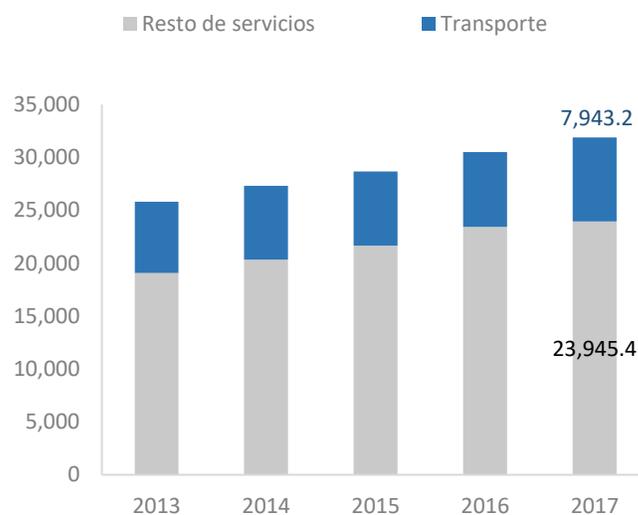


Fuente: Centro de Estudios para la Integración Económica (SIECA) con datos de la CEPAL, Banco Central de Reserva del Salvador, Banco Central de Nicaragua e INEC de Panamá⁹.

Por otra parte, las exportaciones totales del sector servicios en Centroamérica han mantenido un comportamiento creciente en los últimos diez años; así, en 2007 generó exportaciones por un monto de USD 14,127 millones y para 2017 ha duplicado su nivel llegando a generar USD 32,889 millones.

En específico, respecto a las exportaciones de sector de transporte el monto aportado en 2017 fue de USD 7,943 millones, equivalente al 25% de las exportaciones regionales de servicios, manteniéndose así, como el segundo rubro en importancia dentro del sector servicios para la región.

Gráfico 4. Exportaciones de servicios transporte en Centroamérica
Millones de USD (\$) 2013-2017



Fuente: Centro de Estudios para la Integración Económica (SIECA) con datos de la UNCTAD

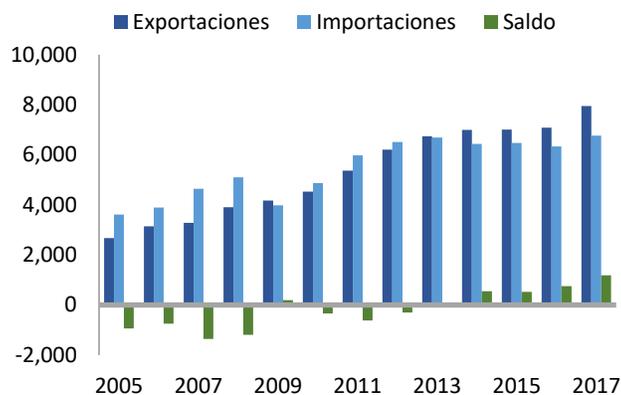
En cuanto a las importaciones de servicios de transporte, estas ascendieron a USD 6,763 millones en 2017, representando el 40.4% de las importaciones totales de servicios para la región centroamericana, mostrando así, una importante variación del 6.9% respecto al año anterior.

En el saldo en la balanza comercial de los servicios de transporte en Centroamérica, se ha presentado superávit a partir del 2013, alcanzando en 2017 un monto de 1,180 millones de dólares.

⁹ Ídem

Gráfico 5. Balanza comercial de servicios de transporte en Centroamérica

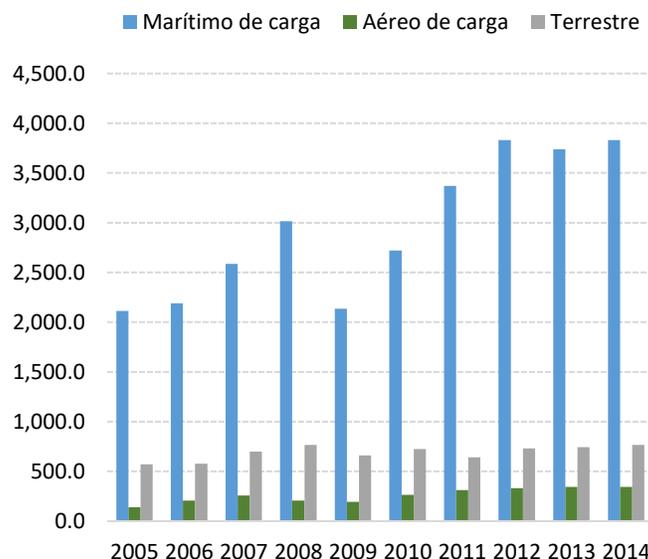
Millones de USD (\$)
 2005-2017



Fuente: Centro de Estudios para la Integración Económica (SIECA) con datos de UNCTAD.

Gráfico 6. Importaciones de servicios por modo de transporte en Centroamérica

Millones de USD (\$)
 2005-2016



Fuente: Centro de Estudios para la Integración Económica (SIECA) con datos de UNCTAD

2.2 Participación por modos de transporte

En relación al comercio de servicios de transporte realizado por parte de la región centroamericana según el tipo de transporte utilizado, se demuestra que el modo marítimo ha sido el que más se ha demandado para el traslado de carga. Por su parte, las importaciones de transporte terrestre se han incrementado en 2016, superando los valores presentados en los últimos diez años. Finalmente, las importaciones de carga aérea han disminuido levemente en 2016 respecto a su comportamiento en 2015. De manera general las importaciones en servicios de transporte han caído, coincidiendo con el comportamiento mundial en este sector, como consecuencia de diversos factores que influyen en los costos del mismo.

Figura 1: Mapa Puertos, Aeropuertos y Puestos Fronterizos de Centroamérica
Año 2017



Fuente: Centro de Estudios para la Integración Económica (SIECA), basado en JICA (2017) y datos de fuentes oficiales.

i. Transporte Aéreo

En Centroamérica existen 20 aeropuertos internacionales y cada país tiene un aeropuerto principal en la capital que desempeña el rol de base de transporte de carga y pasajeros (JICA, 2017). El transporte aéreo es el que se utiliza en menor cuantía en términos de transporte de carga, de acuerdo con datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) en 2016 generó un monto de 228 USD millones en exportaciones de este servicio para Centroamérica, la tendencia es contraria en el servicio de transporte de pasajeros siendo el medio más demandado para este rubro en la región.

Por su parte, los volúmenes internacionales de carga transportada a través de la vía aérea han experimentado un decrecimiento desde inicios del 2015 hasta la actualidad, respecto a los márgenes que se mantenían en los años 2009 y 2010. La tendencia decreciente no solo es regional, los indicadores globales de volumen de transporte aéreo indican que estos aumentaron a principios del 2017, pero la tasa de crecimiento mensual se estancó en junio y cayó en julio (OMC, 2017). Así la demanda de carga aérea en Centroamérica ha presentado un leve crecimiento del 2% en el 2011 respecto al año anterior (JICA, 2017).

Tabla 3: Aeropuertos de Centroamérica, 2017

País	Aeropuerto	Longitud y ancho de pista (mt)
Costa Rica	1. Juan Santa María	3.012 × 45
	2. Tobías Bolaños	1.566 × 23
	3. Daniel Oduber	2.750 × 45
	4. Limón	1.800 × 30
El Salvador	5. Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez	3.200 × 45 800 × 23
	6. Ilopango	2.240 × 45
Guatemala	7. La Aurora	2.987 × 60
	8. Mundo Maya	3.000 × 45
Honduras	9. Toncontín	2.012 × 45
	10. Ramón Villeda Morales	2.806 × 45
	11. Juan Manuel Gálvez	2.090 × 45
	12. Golosón	2.949 × 45
Nicaragua	13. Augusto C. Sandino	2.442 × 45
Panamá	14. Tocumen	3.050 × 45 2.682 × 45
	15. Marcos A. Gelabert	1.800 × 45
	16. Panamá Pacífico	2.591 × 45
	17. Enrique A. Jiménez	2.700 × 45
	18. Enrique Malek	2.600 × 45
	19. Changuinolay	1.100 × 25
	20. Scarlett Martínez	2.450 × 45

Fuente: Basado en JICA (2017)

ii. *Transporte Marítimo*

Las previsiones para 2017 indican que en el mundo los volúmenes de comercio marítimo alcanzarán 10,6 mil millones de toneladas, reflejando un aumento de 2.8%, arriba del 2.6% registrado en 2016. Además, se proyecta que los volúmenes de este comercio pueden expandirse a una tasa de crecimiento anual compuesta del 3.2% entre 2017 y 2022 (UNCTAD, 2017).

De acuerdo a la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), el total de toneladas movilizadas por transporte marítimo en la región centroamericana para este 2017 fue de 152,167.7 toneladas métricas, realizando un total de 91,824 desembarques y 60,344 embarques, para ese mismo año. En términos generales Centroamérica, se ha mantenido desde 2013 a la fecha movilizand o arriba de 10 millones de TEU¹⁰ anualmente, para 2017 se movilizaron 10,990,546 TEU.

Por otra parte, en centroamérica, los servicios de transporte marítimo son el rubro más demandado específicamente para el transporte de carga, las importaciones de este servicio generaron USD 4,000 millones para 2016 en la región.

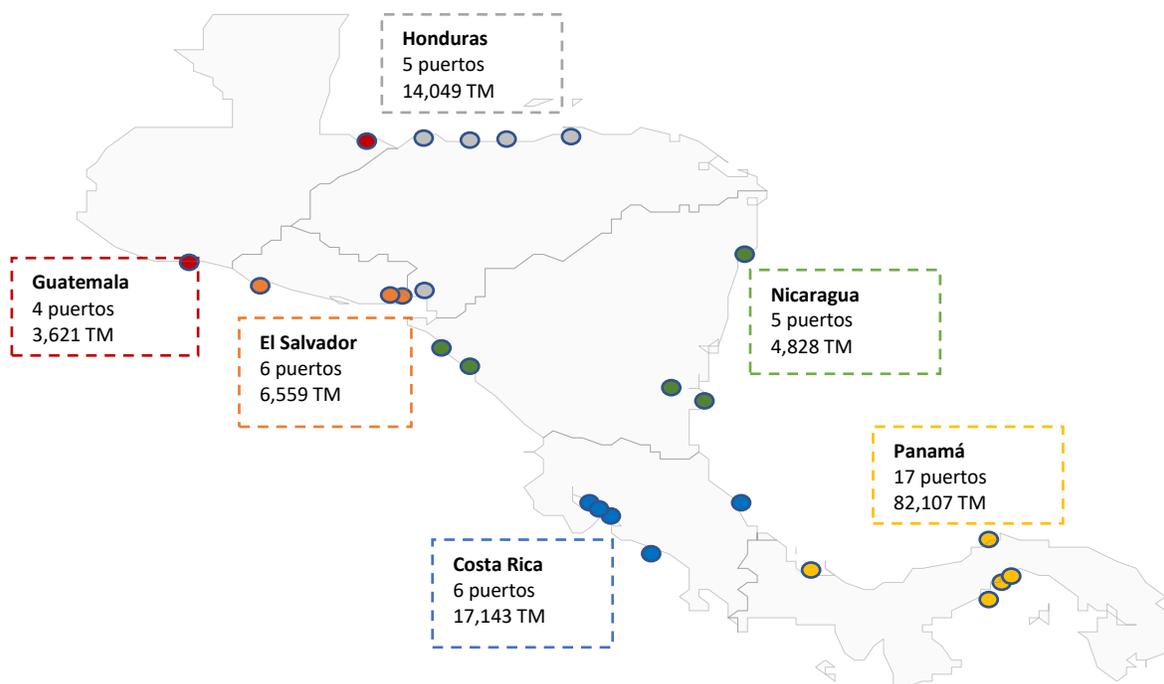
¹⁰ La medición del ranking de movimiento marítimo se realiza en relación a las unidades de TEU movilizadas, cada unidad

representa un contenedor equivalente a veinte pies o 6.25 metros.

Mapa 2: Ubicación de Puertos de Centroamérica.

Toneladas métricas (miles)

Año 2017



Fuente: Centro de Estudios para la Integración Económica (SIECA) con datos COCATRAM

De acuerdo con la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) existe un registro de 43 puertos en la región centroamericana, en donde una mínima proporción maneja carga internacional, alrededor de 20 puertos están clasificados para manejo de gas, combustibles, petróleos, cruceros, uso artesanal de pesca, entre otros.

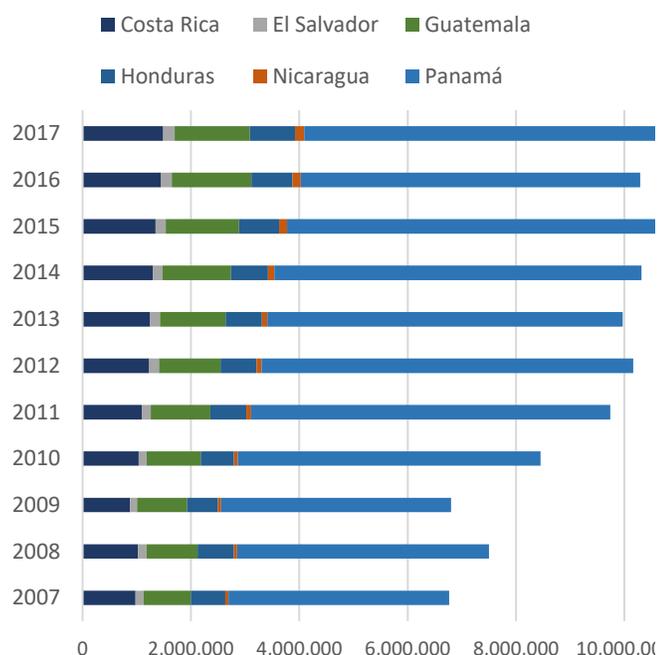
El nivel de tonelaje que se maneja en los puertos de la región oscila entre las 3,600 toneladas hasta un poco más de 82,000 toneladas.

En el 2017 Panamá transportó el 54% de las toneladas movilizadas bajo esta vía en Centroamérica, le siguen Guatemala con 18%, Costa Rica con 11%, y Honduras con 9%, en el caso de Nicaragua y El Salvador transportan un 3% y 4% respectivamente. Sin embargo, las

importaciones de servicio marítimo de carga en 2017 disminuyeron respecto al año anterior.

Por otra parte, debido a la posición estratégica de Panamá en el área portuaria, este es el país que presenta el mayor movimiento de contenedores en 2017, ascendiendo a casi siete millones de ellos, obteniendo así, el primer lugar en el ranking de CEPAL a nivel latinoamericano, incluso por encima de Brasil. Por su parte, Costa Rica y Guatemala son los países que a nivel centroamericano siguen a Panamá pero con una distancia considerable.

Gráfico 7. Movimiento portuario de contenedores en Centroamérica
Número de TEU*
2007-2017



* TEU: Unidad de contenedor equivalente a veinte pies o 6.25 metros.

Fuente: Centro de Estudios para la Integración Económica (SIECA) con datos del Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe, CEPAL.

Para el traslado de carga en Centroamérica vinculada al transporte marítimo una opción en la región es el uso del ferry para mercadería en tránsito tanto en la orientación norte-sur como sur-norte. Este tipo de transporte multimodal es una alternativa que puede optimizar la movilización de mercancías en la región. El Ministerio de Economía de El Salvador en conjunto con el Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica¹¹ han venido trabajando desde junio del 2018 con el propósito de poner en funcionamiento la operación del ferry desde el puerto de

¹¹ Para mayor detalle sobre este tema se puede consultar <http://www.minec.gob.sv/posicion-del-ministerio-de->

La Unión hacia Puerto Caldera; así, este tipo de tránsito multimodal vía El Salvador y Costa Rica implica una potencial reducción en costos y tiempos para el comercio, ya que se evita los pasos en fronteras terrestres y el traslado en las respectivas carreteras.

iii. Transporte Terrestre

El transporte terrestre es el más utilizado en Centroamérica, la región cuenta con una red vial de 126,826.2 kilómetros, la alta demanda de este modo de transporte se da principalmente por las facilidades del mismo en cuanto a frecuencia y disponibilidad, además la mayoría del comercio intrarregional se realiza por la vía terrestre ya que sus costos son menores al resto de modos en la región. De acuerdo con datos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el porcentaje de red pavimentada en Centroamérica es de 34.5%, pero mientras en El Salvador se cuenta con 62.7% de red pavimentada en Nicaragua solamente se posee el 9.8%. En cuanto a las importaciones de servicios de transporte, el modo de terrestre es el presente mayor crecimiento en el 2017 respecto al año anterior.

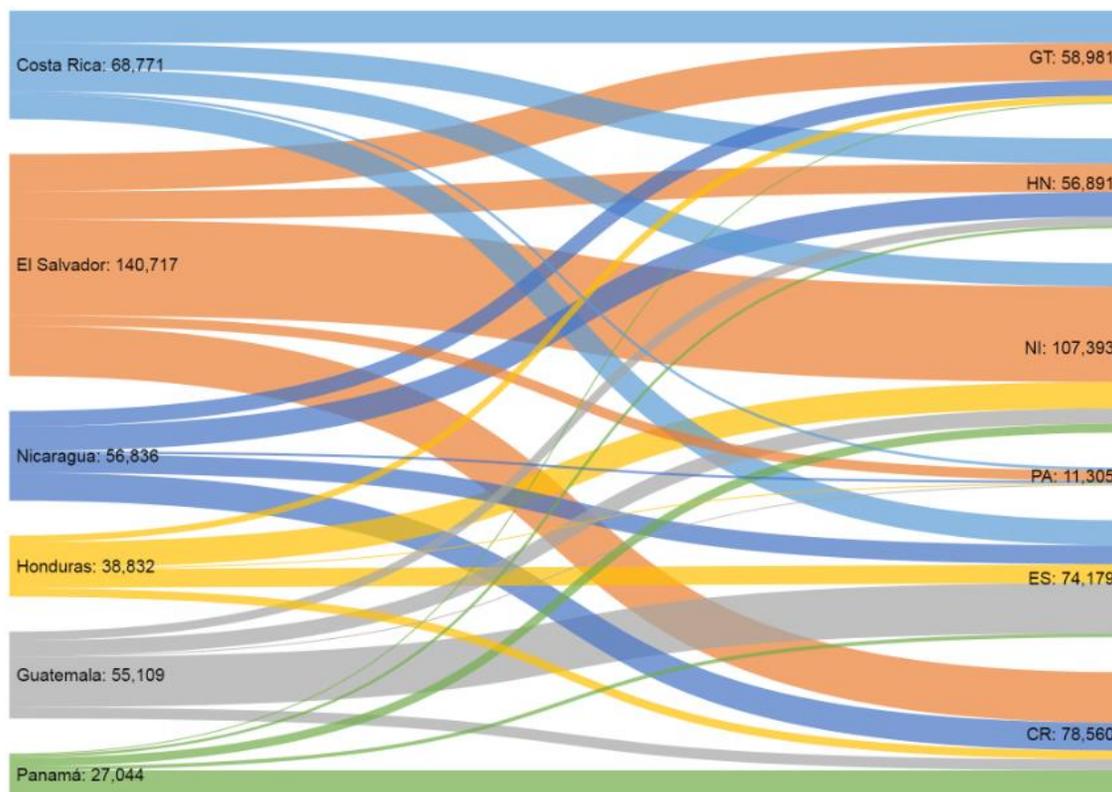
El flujo de mercancías registradas a través de las operaciones de tránsito terrestre al interior de la región centroamericana este representó un monto de USD 14,627 millones en valor FOB en 2017, con un crecimiento del 9.3% respecto al año anterior. En el caso del movimiento terrestre de mercancías Panamá es el que presenta menor dinamismo, ya que este país utiliza primordialmente la vía marítima, mientras que El Salvador es el que ha presentado el mayor monto en valor FOB como país de inicio de tránsitos con USD 4,464 millones, le siguen Nicaragua con USD 2,855 millones y Guatemala con USD 2,689 millones, por su parte Costa Rica generó USD 1,736 millones, Honduras USD 1646 y Panamá USD 1,237 millones.

En cuanto al número de operaciones de tránsito terrestre de mercancías medidas a través de la Declaración Única

[economia-ante-noticias-relacionadas-con-el-funcionamiento-del-ferry/](#)

de Tránsito (DUT) en 2017, estas ascendieron a 387, 309 operaciones finalizadas en total. Tomando de referencia el país de inicio del tránsito el mayor número provienen de El Salvador con 140,717 operaciones, mientras que los principales países de destino han sido Nicaragua con 107,393 y Costa Rica con 78,560.

Gráfico 8: Volumen de operaciones de tránsito terrestre en Centroamérica
Según país de inicio y destino
Total de tránsitos finalizados
Año 2017



Fuente: Centro de Estudios para la Integración Económica (SIECA) con datos de UNCTAD

Una de las iniciativas más relevantes en cuanto a la facilitación tránsito de mercancías, principalmente vía terrestre, es la implementación del proceso de integración profunda entre Guatemala y Honduras, lanzado por ambos países desde junio de 2017 y con el cual se se estima una reducción del 15% en los costos logísticos para las mercancías con la libre circulación. En

este 2018 se concretó además el proceso de adhesión El Salvador a esta iniciativa que ahora abarcaría una extensión territorial de 242,422 km² que representa el 57.1% de la región y alrededor de USD 6,208 millones en comercio intrarregional.

3. Política Marco y su impacto en el sector transporte regional

El crecimiento de los volúmenes de transporte ha generado desafíos importantes para el desarrollo de infraestructura y la prestación de servicios de transporte y logística. De acuerdo con Wilmsmeier (2015) estos desafíos no solamente se reflejan en lo físico, sino también en la necesidad de reformas de marcos regulatorios, gobernanza y políticas en estos ámbitos. Es por ello que en la región centroamericana se resalta la existencia de la Política Marco Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica (PMRML) como la vía para abordar los desafíos en materia de transporte y logística para la región.

La PMRML junto con su Plan Maestro buscan consolidar a la región como una auténtica plataforma logística regional multimodal de clase mundial, a fin de construir e integrar los diferentes modos de transporte para el movimiento efectivo, eficiente, rápido y seguro de las cargas y personas. Por tanto, la PMRML debe constituirse en una herramienta transversal que contribuye tanto al robustecimiento de los rubros económicos generadores de valor, como a la eficiente facilitación de los flujos comerciales hacia los países de destino y hacia el mercado centroamericano.

En el marco de su contribución en el sector transporte de la región, la PMRML debe propiciar una efectiva integración física de Centroamérica que contribuya a la reducción de los tiempos y costos de transporte de personas y carga a través de sus redes viales y puestos fronterizos. Así, dentro de sus objetivos estratégicos se derivan diversos impactos esperados vinculados o asociados al sector transporte en sus diferentes modos de operación, tales como:

- Aumentar la productividad del sector transable que contribuya a elevar sostenidamente el desarrollo humano en la región.
- Dinamizar y facilitar el intercambio comercial.
- Asegurar la movilización de personas y cargas.

- Optimización de los recursos y reducción de costos de producción, principalmente los logísticos, a partir de lograr una mayor integración y vinculación de los países e instituciones relacionadas.
- Mitigación de los efectos del cambio climático en la región, derivado de una mejor optimización de movilización de carga.
- Mayor articulación de los distintos modos de transporte de la región para mejorar la conectividad regional.

Considerando la posición geopolítica y estratégica de Centroamérica en el ámbito del comercio internacional, resulta pertinente orientar los esfuerzos de política pública y cooperación internacional en acciones con enfoque regional pero complementario a las acciones que ahora mismo se están ejecutando los países a nivel nacional, debido al rezago existente en materia de infraestructura regional para el transporte tanto de mercancías como de personas se deben contemplar la modernización de la infraestructura regional, con miras a reposicionar a Centroamérica como un eslabón de alto valor añadido en el contexto global y multimodal de movimiento de mercancías, pero que se caracterice además por procesos de gestión fronteriza armonizados y en rigor a las mejores prácticas internacionales (SIECA, 2018).

4. Consideraciones finales

- La inserción en mercados internacionales por la vía del comercio internacional y la posición estratégica de la región centroamericana la convierte en un importante agente exportador e importador de servicios de transporte, principalmente en el modo marítimo para el traslado de carga con terceros y también en lo correspondiente al comercio intrarregional por la vía del modo terrestre por carretera. La diversificación de los modos de transporte tanto de personas como de mercancías resulta un reto fundamental en el marco de las políticas de desarrollo de infraestructura en Centroamérica, siendo este reto mucho mayor si se pone en contexto la búsqueda de soluciones de sostenibilidad financiera y técnica de los proyectos.
- La evidencia sugiere que en el caso de los países en desarrollo las mejoras en la infraestructura vial para facilitar el transporte de mercancías no son suficientes por sí mismas para brindar servicios competitivos de soporte al comercio y la versión, por lo tanto, se vuelve imperante la apuesta por medidas sobre facilitación del comercio que se articulen con la planificación sobre desarrollo territorial de las comunidades fronterizas y la programación en materia de desarrollo de infraestructura desde una perspectiva intermodal.
- La intermodalidad es un elemento que se debe transversalizar de manera estratégica en la planificación de políticas públicas y en el desarrollo de proyectos sobre infraestructura y movilidad en Centroamérica. La intermodalidad es un indicador del grado de integración de todos los modos de transporte, lo que demanda soluciones logísticas de avanzada – apegadas a los mejores estándares internacionales – pero también una adecuada coordinación público-privada para la armonización de normativa y el desarrollo de inversiones de alto impacto.
- La agenda de política comercial contemporánea debe incorporar propuesta específicas para accionar en la reducción de los costos del transporte, de acuerdo con Mesquita et al. (2008) esto puede ayudar a aumentar el volumen y la diversificación del comercio de los países de la región, cuya participación en el comercio mundial permanece por debajo de su potencial, tanto en volumen como en diversificación sectorial.
- Desde una perspectiva regional, el alineamiento entre las acciones sobre facilitación del comercio y desarrollo de infraestructura serán articuladas con la puesta en marcha tanto de la *Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad con énfasis en Gestión Coordinada de Fronteras* como de la *Política Marco Regional de Movilidad y Logística*. La convergencia de estas políticas regionales permite alinear los esfuerzos por mejorar el movimiento de mercancías y personas por Centroamérica con las acciones correspondientes al desarrollo de infraestructura, logística y movilidad que permitan reposicionar a la región como un hub logístico para el movimiento de mercancías en un contexto internacional y bajo una perspectiva de intermodalidad y complementariedad.

Bibliografía

- Mačiulis A., Vasiliauskas, A. & Jakubauskas, G. (2009) The impact of transport on the competitiveness of national economy. *Transport*, 24:2, 93-99. <https://doi.org/10.3846/1648-4142.2009.24.93-99>
- Banco Mundial. (2018). *Doing Business 2018: Reforming to Create Jobs* (15th edition). Washington D.C: The World Bank Group.
- Bloch, R. (2012) La cadena logística internacional. *Desafío Exportar*. No 1853. Mayo. Recuperado de: <http://comercioexterior.org.ar/images/RBloch informe.pdf>
- Cipoletta, G., Sánchez, R., & Pérez, G. (2010) Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales. CEPAL. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6350/S1000312_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Consejo de Ministros de Integración Económica Centroamericana (2015) *Estrategia Centroamerica de Facilitación del Comercio y Competitividad con Énfasis en Gestión de Fronteras -ECFCC-*. SIECA, USAID, BID.
- Consejo de Ministros de Transporte de Centroamérica (2017) *Política Marco Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica*. SIECA, BID, CEPAL, JICA, AMEXCID.
- González, N. (2016a) Nuevas cadenas de transporte de mercancías generadas por las infraestructuras logísticas de intercambio modal. *Transporte y Territorio*. Núm. 14, 2016, pp. 81-108. Universidad de Buenos Aires. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333046307001>
- González, N. (2016b) *Transporte y logística*. *Transporte y Territorio*. Núm. 14, 2016, pp. 1-4. Universidad de Buenos Aires. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307001.pdf>
- Guasch, J. (2011) *La logística como motor de la competitividad en América Latina y el Caribe*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Hummels D. (2001) *Time as a Trade Barrier*. Purdue University. Recuperado de: <https://www.krannert.purdue.edu/faculty/hummelsd/research/time3b.pdf>
- Hummels, D. y Schaur, G. (2012) *Time as a Trade Barrier*. Purdue University and NBER /The University of Tennessee.
- Jaimurzina, A. (2014) *El futuro de la facilitación del comercio y del transporte: consecuencias del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC)*. Boletín FAL. Edición No. 333 – Número 5/2014. Recuperado de: <http://repositorio.cepal.org/handle/11362/37469>
- JICA (2017) *Proyecto de Estudios para Diagnóstico, Mapeo y Diseño de la Institucionalidad Regional de la Movilidad y Logística en Centroamérica*. Agencia de Cooperación Internacional del Japón /Japan International Cooperation Agency.
- Jimenez, J. et al, (2002) *Marco conceptual de la cadena de suministro: un nuevo enfoque logístico*. Publicación Técnica No. 215. Secretaría de

Kahn Ribeiro, S., et al (2007) Transport and its infrastructure. In Climate Change 2007: Mitigation. Contribution of Working Group III to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge University Press.

Mesquita, M, et al (2008) Destrabando las arterias. El impacto de los costos de transporte en el comercio de América Latina y el Caribe. Banco Interamericano de Desarrollo.

Ministerio de economía de El Salvador (2018) Posición del Minsiterio de Economía ante noticias relacionadas con el funcionamiento del ferry. 18-07-2018. San Salvador. Recuperado de: <http://www.minec.gob.sv/posicion-del-ministerio-de-economia-ante-noticias-relacionadas-con-el-funcionamiento-del-ferry/>

Moldtrans (18 noviembre, 2014) Transporte marítimo: tipos de buques en función de la tipología de carga [blog]. Recuperado de: <https://www.moldtrans.com/transporte-maritimo-tipos-de-buques-en-funcion-del-tamano-de-la-carga/>

Ospina, S. (2015) Calidad de servicio y valor en el transporte intermodal de mercancías. Un modelo integrador de antecedentes y consecuentes desde la perspectiva del transitario. Universidad de Valencia.

Organización Mundial del Comercio (2017) Examen estadístico del comercio mundial. OMC.

SERTRANS (3 mayo, 2016) Transporte aéreo: características, ventajas y desventajas. Recuperado de: [http://www.sertrans.es/transporte-](http://www.sertrans.es/transporte-internacional/transporte-aereo-caracteristicas-ventajas-y-desventajas/)

[internacional/transporte-aereo-caracteristicas-ventajas-y-desventajas/](http://www.sertrans.es/transporte-internacional/transporte-aereo-caracteristicas-ventajas-y-desventajas/)

SIECA (2018) La facilitación del comercio en Centroamérica: acciones y estrategias después de Bali. Abril, 2018. DI-001-2018. Ciudad de Guatemala.

UNCTAD (2017) Review of maritime transport. United Nations. Geneva. Recuperado de: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1890>

Wilmsmeier, G. (2015): Geografía del transporte de carga. Evolución y desafíos en un contexto global cambiante. CEPAL. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39660/S1501002_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

World Bank (2012) Road Freight in Central America. Five explanations for high costs of service provision. Washington, D.C. Recuperado de: <http://documents.worldbank.org/curated/en/558341468242387382/pdf/751000WP0Road000Box374299B00PUBLIC0.pdf>