



## IICA-COLEAD Série sobre Negócios Agroalimentares nas Caraíbas

### Sessão n°15:

#### Como as infra-estruturas comerciais podem impulsionar o empreendedorismo nas Caraíbas: Desafios e oportunidades

Quarta-feira, 23 de outubro de 2024 - 14:00-16:00 UTC

Online (Zoom)

Interpretação em direto em inglês, francês, espanhol e português

### 1. Contexto

O comércio é essencial para o desenvolvimento dos países das Caraíbas em termos de crescimento, criação de emprego e redução da pobreza. O desenvolvimento de infra-estruturas comerciais é essencial para libertar este potencial. Em muitos países das Caraíbas, o comércio (exportações e importações) representa uma parte substancial do PIB. Por exemplo, em 2022, o comércio representou mais de 80 % do PIB em países como o Belize e a Guiana.<sup>1</sup> O turismo é um importante motor económico, contribuindo significativamente para o PIB e o emprego. Em alguns países, o turismo representa mais de 50% do PIB.<sup>2</sup>

Vários países das Caraíbas dependem fortemente das exportações de produtos de base. A região importa uma vasta gama de bens, incluindo produtos alimentares, maquinaria e produtos manufacturados. Esta dependência torna as Caraíbas vulnerável a perturbações na cadeia de abastecimento global.<sup>3</sup> Os Estados Unidos, a União Europeia e a China são os principais parceiros comerciais das Caraíbas. O comércio da região com estes parceiros inclui uma mistura de matérias-primas, produtos manufacturados e serviços.

Os principais factores determinantes do desempenho comercial são: (i) a localização e a proximidade dos principais mercados; (ii) o impacto das alterações climáticas e das catástrofes naturais nas infra-estruturas comerciais; (iii) a combinação de exportações baseada no turismo, na agricultura e nos minerais; (iv) a pequena dimensão dos mercados nacionais e a necessidade de realizar economias de escala ; (v) factores institucionais e políticos (políticas comerciais, acordos); um ambiente regulamentar propício ao crescimento das empresas; (vi) a qualidade e a eficiência das infra-estruturas e da logística; (v) o papel da tecnologia na melhoria da logística comercial e na redução dos custos; (vii) o capital humano e a inovação que influenciam a competitividade comercial.

<sup>1</sup> Banco Mundial. [As Caraíbas num ápice](#).

<sup>2</sup> Banco Mundial. [Panorama das Caraíbas](#).

<sup>3</sup> Comissão Económica para a América Latina e as Caraíbas (CEPAL), [Perspectivas do comércio internacional na América Latina e nas Caraíbas2023](#) (LC/PUB.2023/16-P), Santiago, 2023.

Apesar dos progressos realizados na redução dos entraves ao comércio, o grau de integração comercial na América Latina e nas Caraíbas (ALC) continua a ser baixo, especialmente no interior da região. O comércio intra-regional é entre 40% (em bens) e 50% (em serviços) inferior ao de regiões com características económicas e geográficas semelhantes.<sup>4</sup> Obstáculos como as infra-estruturas deficientes e a governação inadequada têm desempenhado um papel importante na limitação do comércio dentro e fora da região. A eliminação de metade da diferença de infra-estruturas entre a região e as economias avançadas permitiria aumentar as exportações em 30%.<sup>5</sup>

Apesar dos progressos realizados na redução dos entraves ao comércio nas últimas três décadas, a ALC continua a ter um comércio muito inferior ao de outros países com características económicas e geográficas semelhantes. O fraco desempenho comercial da região é particularmente evidente a nível intra-regional e no sector da indústria transformadora. Tal deve-se, em parte, aos baixos níveis de infra-estruturas, embora a má governação e o capital humano estejam também na origem do fraco desempenho comercial observado.

A melhoria das infra-estruturas transfronteiriças, tanto físicas como digitais, pode aprofundar e reforçar a integração regional e estimular os fluxos comerciais e de investimento, reduzindo simultaneamente os custos operacionais para as empresas.

## **2. O papel das infra-estruturas empresariais na promoção do espírito empresarial**

A infraestrutura empresarial refere-se às estruturas físicas e organizacionais e às instalações necessárias para as operações comerciais. Inclui :

- **Redes de transportes:** estradas, caminhos-de-ferro, portos e aeroportos que facilitam a circulação de bens e serviços através das fronteiras.
- **Sistemas energéticos:** fontes de energia fiáveis para alimentar a indústria e os sistemas de transporte.
- **Redes de comunicação:** sistemas de comunicação eficazes que permitem às empresas coordenar e gerir as actividades comerciais.
- **Instalações logísticas e aduaneiras:** armazéns, centros de distribuição e estâncias aduaneiras que facilitam o armazenamento, o manuseamento e o desalfandegamento de mercadorias.

Estes componentes trabalham em conjunto para garantir que os bens, serviços e informações possam circular de forma eficiente e eficaz, apoiando o comércio internacional.<sup>6</sup>

Apesar das vantagens óbvias, o desenvolvimento de infra-estruturas comerciais nas Caraíbas enfrenta uma série de desafios:

- **Condisionalismos geográficos:** As Caraíbas são constituídas por numerosas ilhas, o que torna o desenvolvimento de infra-estruturas interligadas complexo e dispendioso. Cada ilha necessita de soluções adaptadas aos seus próprios desafios geográficos e logísticos.
- **Recursos financeiros limitados:** Muitos países das Caraíbas enfrentam restrições orçamentais (ou seja, dependem de financiamento externo e da contracção de empréstimos), o que limita a sua capacidade de investir em infra-estruturas de grande escala.

---

<sup>4</sup> FMI. 2023. Perspectivas Económicas Regionais - Hemisfério Ocidental. A integração comercial e as implicações da fragmentação global para a América Latina e as Caraíbas. Este capítulo foi preparado por Rafael Machado Parente (co-editor), Flavien Moreau (co-editor), Rina Bhattacharya e Samuel Pienknagura, sob a supervisão de Gustavo Adler e Anna Ivanova, com contribuições de Mengqi Wang, Swarnali Hassan, Ben Keith, Marijn Bolhuis e Simeng Zeng. Genevieve Lindow prestou uma excelente assistência editorial. Gostaríamos também de agradecer a Mario Larsch e Yoto V. Yotov por uma discussão muito útil.

<sup>5</sup> Ibid

<sup>6</sup> Blogues do Banco Mundial: [Como é que as infra-estruturas apoiam o comércio internacional?](#)

- **Instabilidade política e económica:** A instabilidade política e as flutuações económicas podem perturbar os projectos de infra-estruturas.
- **Vulnerabilidade ambiental:** As Caraíbas são propensas a catástrofes naturais, que podem danificar as infra-estruturas e exigir recursos significativos para a sua reconstrução e manutenção.

Para os empresários das Caraíbas, uma infraestrutura empresarial sólida pode... :

- **Facilitar o acesso ao mercado:** A melhoria dos transportes e da logística pode ajudar os empresários a alcançar mercados regionais e internacionais mais vastos. A eficácia dos portos e dos serviços de transporte marítimo reduz o tempo e o custo da exportação de mercadorias, tornando os produtos das Caraíbas mais competitivos a nível mundial.
- **Melhorar a eficiência da cadeia de abastecimento:** uma infraestrutura fiável apoia as cadeias de abastecimento, reduzindo o tempo e os custos envolvidos no abastecimento de matérias-primas e na distribuição de produtos acabados.
- **Atratividade do investimento:** Os investidores são mais propensos a investir em regiões com infra-estruturas bem desenvolvidas. Este facto pode resultar num aumento do financiamento das empresas em fase de arranque e das pequenas empresas, incentivando a inovação e o crescimento.
- **Apoio ao turismo:** A indústria do turismo das Caraíbas pode beneficiar de melhores infra-estruturas, atraindo mais visitantes e criando oportunidades para os empresários do sector.

No entanto, os empresários enfrentam dificuldades no acesso e na utilização de infra-estruturas que poderiam facilitar o comércio e o acesso a novos mercados.<sup>7</sup> De acordo com um estudo de 2023 da *Improving Economies for Stronger Communities (IESC)*, os desafios ao comércio agrícola intra-regional nas Caraíbas incluem a baixa produção, os elevados custos logísticos e de transporte e as barreiras regulamentares ao acesso ao mercado. Além disso, os baixos volumes de produção impedem as economias de escala dos produtos agrícolas. As pesadas medidas de facilitação do comércio e as distâncias de transporte em relação à pequena dimensão do mercado de muitos países das Caraíbas tornam-nos destinos indesejáveis para muitas companhias de navegação, que preferem concentrar-se nas principais rotas regionais e mundiais. Estes problemas são agravados por barreiras políticas e institucionais ao comércio, sob a forma de normas sanitárias e fitossanitárias e de requisitos técnicos que limitam o acesso ao mercado.

A eliminação do défice de infra-estruturas traria benefícios substanciais para o comércio. O conceito de infraestrutura engloba tanto as infra-estruturas físicas como as aduaneiras.<sup>8</sup> Os países com um baixo índice de desempenho logístico dos transportes (LPI) tendem a ter um baixo LPI aduaneiro, que mede, nomeadamente, o tempo necessário para processar as formalidades aduaneiras.<sup>9</sup>

Além disso, a ALC enfrenta desafios significativos relacionados com a disponibilidade e a qualidade das infra-estruturas físicas e digitais<sup>10</sup>, que determinam a sua competitividade nos mercados internacionais, a sua produtividade e o seu crescimento. O comércio intra-regional e externo é também dificultado por uma logística deficiente e por elevados custos de transporte. No entanto, as ineficiências (incluindo as taxas portuárias) constituem por vezes um obstáculo ao

<sup>7</sup> IESC, 2023. [Comércio agrícola intra-regional nas Caraíbas Orientais e Meridionais: um modelo operacional para corredores agro-alimentares](#).

<sup>8</sup> A pontuação global do Índice de Desempenho Logístico (LPI) reflecte a percepção da logística de um país em termos da eficiência do processo de desalfandegamento, da qualidade das infra-estruturas de comércio e transporte, da facilidade de organizar expedições a preços competitivos, da qualidade dos serviços de logística e da capacidade de seguir e localizar mercadorias.

<sup>9</sup> Comissão Económica para a América Latina e as Caraíbas (CEPAL), Inquérito económico da América Latina e das Caraíbas, 2023 (LC/PUB.2023/II-P/Rev.1), Santiago, 2023. <https://www.cepal.org/en/publications/67990-economic-survey-latin-america-and-caribbean-2023-financing-sustainable-transition>

<sup>10</sup> Banco Interamericano de Desenvolvimento. Juan Pablo Brichetti, Leonardo Mastronardi, María Eugenia Rivas Amiassorho, Tomás Serebrisky, Ben Solís. 2021. [O défice de infraestruturas na América Latina e nas Caraíbas: investimentos necessários até 2030 para alcançar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável](#).

comércio para os importadores e exportadores. As deficiências nos activos físicos e digitais que permitem a conetividade regional (o hardware da integração) e a falta de harmonização dos quadros regulamentares e dos procedimentos administrativos que facilitam a circulação transfronteiriça de bens, serviços e pessoas (o software da integração) dificultam a capacidade de colher os benefícios económicos associados aos processos de integração na região. Os países têm **quadros regulamentares e políticos** diversos para infra-estruturas físicas e digitais e serviços associados relevantes para a integração regional. Os custos de transporte das importações nas Caraíbas tendem a ser elevados em comparação com outros países da região. Os custos de movimentação portuária tendem a ser muito mais elevados nas Caraíbas do que noutras países da América Latina. Os problemas incluem a escala, a baixa produtividade da mão de obra, a falta de concorrência entre as companhias de navegação, a tecnologia deficiente, os custos de segurança e os tempos de espera excessivos.<sup>11</sup>

### **3. Investimento em infra-estruturas empresariais e apoio político**

O investimento em infra-estruturas é essencial para acelerar o comércio e o crescimento na região das Caraíbas. No entanto, apesar das deficiências das infra-estruturas e da sua importância para o comércio e o crescimento, os governos das Caraíbas não têm muitas vezes meios para contrair empréstimos para investir em infra-estruturas. Muitos países das Caraíbas têm dívidas que atingem ou se aproximam de níveis insustentáveis. O Fundo Monetário Internacional (FMI) estima que, até ao final de 2022, 60 % dos países de baixo rendimento se encontravam numa situação de dívida vulnerável: 12 países estavam em situação de sobre-endividamento e 28 países estavam em risco elevado de sobre-endividamento. Pelo menos 25% dos países de rendimento médio encontram-se numa situação semelhante.<sup>12</sup> No caso da ALC, os países mais vulneráveis à crise da dívida são a Argentina, a República Bolivariana da Venezuela, a Domínica, o Equador, El Salvador, Granada, o Haiti, São Vicente e Granadinas e o Suriname.

**Uma vasta gama de medidas políticas poderia ajudar a colmatar o défice de infra-estruturas.** O Índice de Desempenho Logístico (LPI) do Banco Mundial destaca várias políticas que poderiam ajudar a melhorar as infra-estruturas e a impulsionar o comércio na região da ALC, incluindo (i) racionalizar, automatizar e digitalizar os procedimentos aduaneiros, reduzindo a burocracia e melhorando a transparéncia dos processos comerciais; (ii) investir na quantidade, qualidade e integração dos diferentes modos de transporte e melhorar as tecnologias relacionadas com os transportes, tais como os sistemas de localização digital; (iii) desenvolver um sector logístico com transitários, armazéns e fornecedores eficientes, fomentando a concorrência e promovendo parcerias público-privadas (PPP); e (iv) formar o pessoal das alfândegas e dos transportes para melhorar as suas competências.<sup>13</sup>

A Comunidade das Caraíbas (CARICOM) estabeleceu objectivos ambiciosos em matéria de energias renováveis: 47% de energias renováveis na produção total de eletricidade até 2027.<sup>14</sup> O Banco Mundial está a unir esforços com os governos das Caraíbas para investir cerca de 500 milhões de dólares em projectos de energias renováveis até 2025.

<sup>11</sup> Estudo do Banco Mundial sobre o país. Accelerating Trade and Integration in the Caribbean Policy Options for Sustained Growth, Job Creation and Poverty Reduction (Acelerar o Comércio e a Integração nas Caraíbas - Opções de Política para o Crescimento Sustentado, Criação de Emprego e Redução da Pobreza). Banco Mundial. 2009.

<sup>12</sup> FMI. [Relatório Anual 2023](#).

<sup>13</sup> FMI. 2023. Perspectivas Económicas Regionais. Hemisfério Ocidental. A integração comercial e as implicações da fragmentação mundial para a América Latina e as Caraíbas. Este capítulo foi preparado por Rafael Machado Parente (co-editor), Flavien Moreau (co-editor), Rina Bhattacharya e Samuel Pienknagura, sob a supervisão de Gustavo Adler e Anna Ivanova, com contribuições de Mengqi Wang, Swarnali Hassan, Ben Keith, Marijn Bolhuis e Simeng Zeng. Genevieve Lindow prestou uma excelente assistência editorial. Gostaríamos também de agradecer a Mario Larsch e Yoto V. Yotov por uma discussão muito útil.

<sup>14</sup> CARICOM. [Objectivos aprovados para o desenvolvimento das energias renováveis e a melhoria da eficiência energética na CARICOM](#). 2013.

O Programa Regional de Infra-estruturas de Comunicações das Caraíbas (CARCIP) melhorou significativamente o acesso a conectividade digital de alta qualidade e a baixo custo (por exemplo, em Santa Lúcia, Granada e São Vicente e Granadinas).<sup>15</sup>

Apesar dos desafios, há uma série de oportunidades para melhorar as infra-estruturas empresariais e estimular o espírito empresarial nas Caraíbas, incluindo (i) a promoção da **colaboração regional** em projectos de infra-estruturas regionais, a partilha de recursos e de conhecimentos especializados; (ii) a promoção de **parcerias público-privadas (PPP)**, a participação do sector privado através de PPP pode mobilizar recursos e capacidades adicionais para o desenvolvimento de infra-estruturas; (iii) a promoção de **avanços tecnológicos** que podem ultrapassar certos desafios geográficos e logísticos; (iv) e a concentração na **resiliência**, é essencial investir em infra-estruturas resilientes que possam resistir a catástrofes naturais. Isto inclui a construção de redes de transporte robustas, edifícios resistentes a catástrofes e sistemas eficazes de resposta a emergências. Reduzir o fosso entre as infra-estruturas de transportes e a eficiência aduaneira entre a ALC e as AEs em 10, 20 e 50 % aumentaria as exportações da ALC em 5, 11 e 30 %, respetivamente.

#### 4. O caminho a seguir

Para além da simplificação dos procedimentos e formalidades comerciais, os países da região devem colmatar progressivamente as lacunas em matéria de infra-estruturas reveladas por vários indicadores internacionais que limitam as suas perspectivas de desenvolvimento. Tal implica não só aumentar o volume de infra-estruturas regionais, mas também afetar recursos adequados à manutenção e reparação das infra-estruturas existentes, melhorar os quadros técnicos e regulamentares e preparar-se para os desafios das alterações climáticas e dos fenómenos extremos que as acompanham. No entanto, o aumento dos montantes afectados ao investimento em infra-estruturas constitui um grande desafio, dado o contexto de restrições orçamentais enfrentado pela maioria dos países da região. Por conseguinte, é necessário explorar várias opções de financiamento inovadoras, em especial as associadas ao desenvolvimento de infra-estruturas verdes<sup>16</sup>. A melhoria das infra-estruturas empresariais é fundamental para estimular o empreendedorismo nas Caraíbas. Embora existam desafios significativos, as oportunidades de crescimento e desenvolvimento são consideráveis. Ao enfrentar estes desafios através da colaboração regional, das PPP e dos avanços tecnológicos, as Caraíbas podem criar um ecossistema empresarial próspero que estimule o crescimento económico e melhore a qualidade de vida da sua população. A atenuação das limitações do lado da oferta através do reforço da inovação e da melhoria dos serviços essenciais (eletricidade, transportes e telecomunicações) teria um impacto importante na produtividade das empresas das Caraíbas. É necessário investir na digitalização dos processos empresariais que podem racionalizar a logística, reduzir os custos e melhorar a eficiência global das operações comerciais, apoiando assim as actividades empresariais.

<sup>15</sup> Banco Mundial. [Construir a economia digital das Caraíbas passo a passo](#). 2022.

<sup>16</sup> Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), International Trade Outlook for Latin America and the Caribbean, 2023 (LC/PUB.2023/16-P), Santiago, 2023

## Sessão n°15:

### Como as infra-estruturas comerciais podem impulsionar o empreendedorismo nas Caraíbas: desafios e oportunidades

Quarta-feira, 23 de outubro de 2024 - 14:00-16:00 UTC

Online (Zoom)

Interpretação em direto em inglês, francês, espanhol e português

## Programa

### 14:00-14:05 Introdução

- Daniel Rodríguez Sáenz, Gerente do Programa de Comércio Internacional e Integração Regional, IICA

Moderador: Isolina Boto, Diretora de Redes e Parcerias, COLEAD

### 14:05-15:00 Painel: Como a infraestrutura comercial afeta os empreendedores das Caraíbas

- Jody Williams, Diretor de Vendas e Marketing, Marie Sharp's Fine Foods Ltd, Belize
- Nadja Thomas, Draw Teas, Dominique
- Shondel Abby Alexander, Abby's Exotic Blends, Santa Lúcia

Moderador: Allister Reynold Glean, Representante em Barbados, IICA

### 15:00-15:30 Percepções de especialistas

- Darwin Telemaque, Diretor-Geral, Autoridade Portuária de Antígua, Antígua e Barbuda
- Krista Lucenti, Especialista em Comércio, Banco Interamericano de Desenvolvimento
- Sandiford Edwards, Diretor do Programa, projeto CAPA da USAID

### 15:30-15:50 Sessão de perguntas e respostas

### 15:50-16:00 Conclusão e perspectivas futuras



Este evento foi organizado no âmbito do programa Fit For Market+ implementado pelo COLEAD no quadro da cooperação para o desenvolvimento entre a Organização dos Estados de África, das Caraíbas e do Pacífico (OEACP) e a União Europeia (UE).

Esta publicação foi produzida com o apoio financeiro da UE e do OEACP. O conteúdo é da exclusiva responsabilidade do COLEAD e não pode, de forma alguma, ser considerado como reflectindo as opiniões da UE ou do OEACP.