



Serie del IICA-COLEAD sobre las Empresas Agroalimentarias del Caribe

Sesión 15:

Cómo la infraestructura empresarial puede impulsar el espíritu emprendedor en el Caribe: retos y oportunidades

Miércoles 23 de octubre de 2024 – 14:00-16:00 UTC

[En línea \(Zoom\)](#)

Interpretación en directo en inglés, francés, español y portugués

1. Contexto

El comercio es esencial para el desarrollo de los países del Caribe en términos de crecimiento, creación de empleo y reducción de la pobreza. El desarrollo de infraestructuras comerciales es esencial para liberar este potencial. En muchos países del Caribe, el comercio (exportaciones e importaciones) representa una parte sustancial del PIB. Por ejemplo, en 2022, el comercio representó más del 80% del PIB en países como Belice y Guyana.¹

El turismo es un importante motor económico, que contribuye significativamente al PIB y al empleo. En algunos países, el turismo representa más del 50% del PIB.²

Varios países del Caribe dependen en gran medida de la exportación de productos básicos. La región importa una amplia gama de bienes, incluidos alimentos, maquinaria y productos manufacturados. Esta dependencia hace que el Caribe sea vulnerable a las interrupciones de la cadena de suministro mundial.³ Estados Unidos, la Unión Europea y China son los principales socios comerciales del Caribe. El comercio de la región con estos socios incluye una mezcla de materias primas, productos manufacturados y servicios.

Los principales determinantes de los resultados comerciales son: (i) la ubicación y proximidad de los mercados clave; (ii) los efectos del cambio climático y los desastres naturales en la infraestructura comercial; (iii) la mezcla de exportación basada en el turismo, la agricultura y los minerales; (iv) el pequeño tamaño de los mercados nacionales y la necesidad de lograr economías de escala; (v) factores institucionales y políticos (políticas comerciales, acuerdos); un entorno normativo favorable al crecimiento empresarial; (vi) la calidad y eficiencia de las infraestructuras y la logística; (vii) el papel de la tecnología en la mejora de la logística comercial y la reducción de costes; (viii) el capital humano y la innovación que influyen en la competitividad comercial.

¹ Banco Mundial. [Panorama del Caribe](#).

² Banco Mundial. [Panorama del Caribe](#).

³ Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), [Perspectivas del comercio internacional de América Latina y el Caribe](#) 2023 (LC/PUB.2023/16-P), Santiago, 2023.

A pesar de los progresos realizados en la reducción de las barreras comerciales, el grado de integración comercial en América Latina y el Caribe (ALC) sigue siendo bajo, sobre todo dentro de la región. El comercio intrarregional es entre un 40% (en bienes) y un 50% (en servicios) inferior al de regiones con características económicas y geográficas similares.⁴ Obstáculos como unas infraestructuras deficientes y una gobernanza inadecuada han desempeñado un papel importante en la limitación del comercio dentro y fuera de la región. Cerrar la mitad de la brecha de infraestructuras entre la región y las economías avanzadas aumentaría las exportaciones en un 30%.⁵

A pesar de los progresos realizados en la reducción de las barreras comerciales durante las tres últimas décadas, ALC sigue comerciando mucho menos que otros países con características económicas y geográficas similares. Los malos resultados comerciales de la región son especialmente evidentes a nivel intrarregional y en el sector manufacturero. Esto se debe en parte a los bajos niveles de infraestructura, aunque la mala gobernanza y el capital humano también están en la raíz del bajo rendimiento comercial observado.

La mejora de las infraestructuras transfronterizas, tanto físicas como digitales, puede profundizar y reforzar la integración regional y estimular el comercio y los flujos de inversión, reduciendo al mismo tiempo los costes operativos para las empresas.

2. El papel de la infraestructura comercial en el fomento del espíritu empresarial

La infraestructura comercial se refiere a las estructuras físicas y organizativas y a las instalaciones necesarias para las operaciones comerciales. Incluye :

- **Redes de transporte:** carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos que facilitan la circulación de bienes y servicios a través de las fronteras.
- **Sistemas energéticos:** fuentes de energía fiables para alimentar la industria y los sistemas de transporte.
- **Redes de comunicación:** sistemas de comunicación eficaces que permiten a las empresas coordinar y gestionar las actividades empresariales.
- **Instalaciones logísticas y aduaneras:** almacenes, centros de distribución y oficinas de aduanas que agilizan el almacenamiento, la manipulación y el despacho de mercancías.

Estos componentes trabajan juntos para garantizar que las mercancías, los servicios y la información puedan circular con eficiencia y eficacia, apoyando el comercio internacional.⁶

A pesar de las evidentes ventajas, el desarrollo de infraestructuras comerciales en el Caribe se enfrenta a una serie de retos:

- **Limitaciones geográficas:** El Caribe está formado por numerosas islas, lo que hace que el desarrollo de infraestructuras interconectadas sea complejo y costoso. Cada isla requiere soluciones a medida para responder a sus propios retos geográficos y logísticos.
- **Recursos financieros limitados:** Muchas naciones caribeñas se enfrentan a restricciones presupuestarias (es decir, dependen de financiación y préstamos externos), lo que limita su capacidad para invertir en infraestructuras a gran escala.

⁴ FMI. 2023. Perspectivas Económicas Regionales - Hemisferio Occidental. La integración comercial y las implicaciones de la fragmentación mundial para América Latina y el Caribe. Este capítulo fue preparado por Rafael Machado Parente (coeditor), Flavien Moreau (coeditor), Rina Bhattacharya y Samuel Pienknagura, bajo la supervisión de Gustavo Adler y Anna Ivanova, con contribuciones de Mengqi Wang, Swarnali Hassan, Ben Keith, Marijn Bolhuis y Simeng Zeng. Genevieve Lindow ha prestado una extraordinaria ayuda editorial. También queremos dar las gracias a Mario Larsch y Yoto V. Yotov por un debate muy útil.

⁵ Ibid

⁶ Blogs del Banco Mundial. [¿Cómo apoyan las infraestructuras el comercio internacional?](#)

- **Inestabilidad política y económica:** La inestabilidad política y las fluctuaciones económicas pueden perturbar los proyectos de infraestructuras.
- **Vulnerabilidad medioambiental:** El Caribe es propenso a las catástrofes naturales, que pueden dañar las infraestructuras y exigir importantes recursos para su reconstrucción y mantenimiento.

Para los empresarios caribeños, una infraestructura empresarial sólida puede... :

- **Facilitar el acceso al mercado:** Mejorar el transporte y la logística puede ayudar a los empresarios a llegar a mercados más amplios, tanto regionales como internacionales. Unos puertos y servicios de transporte marítimo eficientes reducen el tiempo y el coste de la exportación de mercancías, lo que hace que los productos caribeños sean más competitivos a escala mundial.
- **Mejorar la eficiencia de la cadena de suministro:** una infraestructura fiable respalda las cadenas de suministro, reduciendo el tiempo y los costes que conllevan la obtención de materias primas y la distribución de productos acabados.
- **Atracción de inversiones:** Los inversores son más proclives a invertir en regiones con infraestructuras bien desarrolladas. Esto puede traducirse en un aumento de la financiación para empresas de nueva creación y pequeñas empresas, fomentando la innovación y el crecimiento.
- **Apoyo al turismo:** La industria turística del Caribe puede beneficiarse de la mejora de las infraestructuras, atrayendo a más visitantes y creando oportunidades para los empresarios turísticos.

Sin embargo, los empresarios se enfrentan a dificultades para acceder y utilizar las infraestructuras que podrían facilitar el comercio y el acceso a nuevos mercados.⁷ Según un estudio de 2023 de Improving Economies for Stronger Communities (IESC), los retos del comercio agrícola intrarregional en el Caribe incluyen la baja producción, los elevados costes logísticos y de transporte y las barreras normativas al acceso a los mercados. Además, los bajos volúmenes de producción impiden las economías de escala para los productos agrícolas. Las engorrosas medidas de facilitación del comercio y las distancias de transporte en relación con el pequeño tamaño del mercado de muchos países caribeños los convierten en destinos poco deseables para muchas compañías navieras, que prefieren centrarse en las principales rutas regionales y mundiales. Estos problemas se ven agravados por las barreras políticas e institucionales al comercio en forma de normas sanitarias y fitosanitarias y requisitos técnicos que limitan el acceso al mercado.

Cerrar la brecha de infraestructuras generaría beneficios sustanciales para el comercio. El concepto de infraestructura engloba tanto la infraestructura física como la aduanera.⁸ Los países con un índice de rendimiento logístico del transporte (LPI) bajo suelen tener un LPI aduanero bajo, que mide, entre otras cosas, el tiempo que se tarda en tramitar las formalidades aduaneras.⁹

Además, ALC se enfrenta a importantes retos relacionados con la **disponibilidad y la calidad de las infraestructuras físicas y digitales**¹⁰, que determinan su competitividad en los mercados internacionales, su productividad y su crecimiento. El comercio intrarregional y exterior también se ve obstaculizado por una logística deficiente y unos costes de transporte elevados. Sin embargo, las ineficiencias (incluidas las tasas portuarias) constituyen a veces un obstáculo al comercio para

⁷ IESC, 2023. [Comercio agrícola intrarregional en el Caribe oriental y meridional: un modelo operativo para los corredores agroalimentarios](#).

⁸ La puntuación global del Índice de Prestaciones Logísticas (IPL) refleja la percepción de la logística de un país en términos de eficacia del proceso de despacho de aduanas, calidad de las infraestructuras de comercio y transporte, facilidad para organizar envíos a precios competitivos, calidad de los servicios logísticos y capacidad de seguimiento y localización de mercancías.

⁹ Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Estudio económico de América Latina y el Caribe, 2023 (LC/PUB.2023/11-P/Rev.1), Santiago, 2023. <https://www.cepal.org/en/publications/67990-economic-survey-latin-america-and-caribbean-2023-financing-sustainable-transition>

¹⁰ Banco Interamericano de Desarrollo. Juan Pablo Brichetti, Leonardo Mastronardi, María Eugenia Rivas Amiassorho, Tomás Serebrisky, Ben Solís. 2021. [El déficit de infraestructura en América Latina y el Caribe: inversiones necesarias hasta 2030 para alcanzar los objetivos de desarrollo sostenible](#).

importadores y exportadores. Las deficiencias en los activos físicos y digitales que permiten la conectividad regional (el hardware de la integración), y la falta de armonización de los marcos normativos y los procedimientos administrativos que facilitan la circulación transfronteriza de bienes, servicios y personas (el software de la integración), obstaculizan la capacidad de aprovechar los beneficios económicos asociados a los procesos de integración en la región. Los países cuentan con **marcos normativos y políticos diversos para las infraestructuras físicas y digitales** y los servicios asociados pertinentes para la integración regional. **Los costes de transporte** de las importaciones en el Caribe tienden a ser elevados en comparación con otros países de la región. Los costes de manipulación portuaria tienden a ser mucho más elevados en el Caribe que en otros países de América Latina. Los problemas incluyen la escala, la baja productividad laboral, la falta de competencia entre las líneas navieras, la tecnología deficiente, los costes de seguridad y los tiempos de espera excesivos.¹¹

3. Inversión en infraestructura empresarial y apoyo político

La inversión en infraestructuras es esencial para acelerar el comercio y el crecimiento en la región del Caribe. Sin embargo, a pesar de las deficiencias de las infraestructuras y de su importancia para el comercio y el crecimiento, los gobiernos caribeños a menudo no pueden permitirse pedir préstamos para invertir en infraestructuras. Muchos países caribeños tienen deudas que alcanzan o se acercan a niveles insostenibles. El Fondo Monetario Internacional (FMI) estima que, a finales de 2022, el 60% de los países de renta baja se encontraban en una situación de endeudamiento vulnerable: 12 países estaban en dificultades de endeudamiento y 28 países se encontraban en alto riesgo de dificultades de endeudamiento. Al menos el 25% de los países de renta media se encuentran en una situación similar.¹² En el caso de ALC, los países más vulnerables a la crisis de la deuda son Argentina, la República Bolivariana de Venezuela, Dominica, Ecuador, El Salvador, Granada, Haití, San Vicente y las Granadinas y Surinam.

Un amplio abanico de medidas políticas podría contribuir a colmar el déficit de infraestructuras. El Índice de Desempeño Logístico (IDL) del Banco Mundial destaca varias políticas que podrían ayudar a mejorar las infraestructuras e impulsar el comercio en la región de ALC, entre ellas: (i) agilizar, automatizar y digitalizar los procedimientos aduaneros, reducir la burocracia y mejorar la transparencia de los procesos comerciales; (ii) invertir en la cantidad, calidad e integración de los diferentes modos de transporte, y mejorar las tecnologías relacionadas con el transporte, como los sistemas de seguimiento digital; (iii) desarrollar un sector logístico con transitarios, almacenes y proveedores eficientes, fomentando la competencia y promoviendo las asociaciones público-privadas (APP); y (iv) formar al personal de aduanas y transportes para mejorar sus competencias.¹³

La Comunidad del Caribe (CARICOM) se ha fijado ambiciosos objetivos en materia de energías renovables: un 47% de energías renovables en la generación total de electricidad para 2027.¹⁴ El Banco Mundial está aunando fuerzas con los gobiernos caribeños para invertir casi 500 millones de dólares en proyectos de energías renovables de aquí a 2025.

¹¹ Estudio de país del Banco Mundial. Accelerating Trade and Integration in the Caribbean Policy Options for Sustained Growth, Job Creation and Poverty Reduction. Banco Mundial. 2009.

¹² FMI. [Informe anual 2023](#).

¹³ FMI. 2023. Perspectivas Económicas Regionales. Hemisferio Occidental. La integración comercial y las implicaciones de la fragmentación mundial para América Latina y el Caribe. Este capítulo fue preparado por Rafael Machado Parente (coeditor), Flavien Moreau (coeditor), Rina Bhattacharya y Samuel Pienknagura, bajo la supervisión de Gustavo Adler y Anna Ivanova, con contribuciones de Mengqi Wang, Swarnali Hassan, Ben Keith, Marijn Bolhuis y Simeng Zeng. Genevieve Lindow ha prestado una extraordinaria ayuda editorial. También queremos dar las gracias a Mario Larsch y Yoto V. Yotov por un debate muy útil.

¹⁴ CARICOM. [Objetivos aprobados para el desarrollo de las energías renovables y la mejora de la eficiencia energética en la CARICOM](#). 2013.

El Programa de Infraestructura Regional de Comunicaciones del Caribe (CARCIP) ha mejorado considerablemente el acceso a una conectividad digital de alta calidad y bajo coste (por ejemplo, en Santa Lucía, Granada y San Vicente y las Granadinas).¹⁵

A pesar de los retos, hay una serie de oportunidades para mejorar la infraestructura empresarial y estimular el espíritu emprendedor en el Caribe, entre ellas (i) promover **la colaboración regional** en proyectos regionales de infraestructura, compartiendo recursos y conocimientos técnicos; (ii) promover **las asociaciones público-privadas (APP)**, la participación del sector privado a través de las APP puede movilizar recursos y capacidades adicionales para el desarrollo de infraestructuras; (iii) promover **los avances tecnológicos** que pueden superar ciertos retos geográficos y logísticos; (iv) y centrarse en la **resiliencia**, es esencial invertir en infraestructuras resistentes que puedan soportar los desastres naturales. Esto incluye la construcción de redes de transporte robustas, edificios resistentes a los desastres y sistemas eficaces de respuesta a las emergencias. Cerrar la brecha de infraestructuras en transporte y eficiencia aduanera entre ALC y las EA en un 10, 20 y 50 % aumentaría las exportaciones de ALC en un 5, 11 y 30 % respectivamente.

4. El camino a seguir

Además de agilizar los procedimientos y trámites comerciales, los países de la región deben colmar progresivamente las lagunas en materia de infraestructuras puestas de manifiesto por diversos indicadores internacionales y que limitan sus perspectivas de desarrollo. Esto implica no sólo aumentar el stock de infraestructuras regionales, sino también asignar los recursos adecuados al mantenimiento y reparación de las existentes, mejorar los marcos técnicos y normativos, y prepararse para los retos del cambio climático y los fenómenos extremos que lo acompañan. Sin embargo, aumentar las cantidades destinadas a la inversión en infraestructuras es un reto importante dado el contexto de rigor presupuestario al que se enfrentan la mayoría de los países de la región. Por lo tanto, es necesario explorar diversas opciones de financiación innovadoras, en particular las asociadas al desarrollo de infraestructuras verdes¹⁶. La mejora de las infraestructuras empresariales es clave para estimular el espíritu empresarial en el Caribe. Aunque existen importantes retos, las oportunidades de crecimiento y desarrollo son considerables. Abordando estos retos mediante la colaboración regional, las APP y los avances tecnológicos, el Caribe puede crear un próspero ecosistema empresarial que estimule el crecimiento económico y mejore la calidad de vida de su población. Aliviar las limitaciones de la oferta reforzando la innovación y mejorando los servicios clave (electricidad, transporte y telecomunicaciones) tendría un gran impacto en la productividad de las empresas caribeñas. Es necesario invertir en la digitalización de los procesos empresariales que pueden agilizar la logística, reducir los costes y mejorar la eficiencia general de las operaciones empresariales, apoyando así las actividades empresariales.

¹⁵ Banco Mundial. [Construir la economía digital del Caribe paso a paso](#). 2022.

¹⁶ 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

Sesión 15:

Cómo la infraestructura empresarial puede impulsar el espíritu emprendedor en el Caribe: retos y oportunidades

Miércoles 23 de octubre de 2024 – 14:00-16:00 UTC

[En línea \(Zoom\)](#)

Interpretación en directo en inglés, francés, español y portugués

Programa

14:00-14:05 Introducción

- Daniel Rodríguez Sáenz, Gerente Programa Comercio Internacional e Integración Regional, IICA

Moderadora: Isolina Boto, Responsable de Redes y Alianzas, COLEAD

14:05-15:00 Panel: Cómo afecta la infraestructura empresarial a los emprendedores caribeños

- Jody Williams, Directora de Ventas y Marketing, Marie Sharp's Fine Foods Ltd, Belice
- Nadja Thomas, Draw Teas, Dominique
- Shondel Abby Alexander, Abby's Exotic Blends, Santa Lucía

Moderador: Allister Reynold Glean, Representante en Barbados, IICA

15:00-15:30 Opiniones de expertos

- Darwin Telemaque, Director General, Autoridad Portuaria de Antigua, Antigua y Barbuda
- Krista Lucenti, Especialista en Comercio, Banco Interamericano de Desarrollo
- Sandiford Edwards, Director de Programa, proyecto CAPA de USAID

15:30-15:50 Sesión de preguntas y respuestas

15:50-16:00 Conclusión y perspectivas de futuro



El evento cuenta con el apoyo de lo programa Fit For Market Plus, ejecutados por COLEAD en el marco de la Cooperación al Desarrollo entre la Organización de Estados de África, el Caribe y el Pacífico (OEACP) y la Unión Europea (UE).

Esta publicación ha sido elaborada con el apoyo financiero de la UE y la OEACP. El contenido es responsabilidad exclusiva de COLEAD y en ningún caso debe considerarse que refleja las opiniones de la UE o de la OEACP.