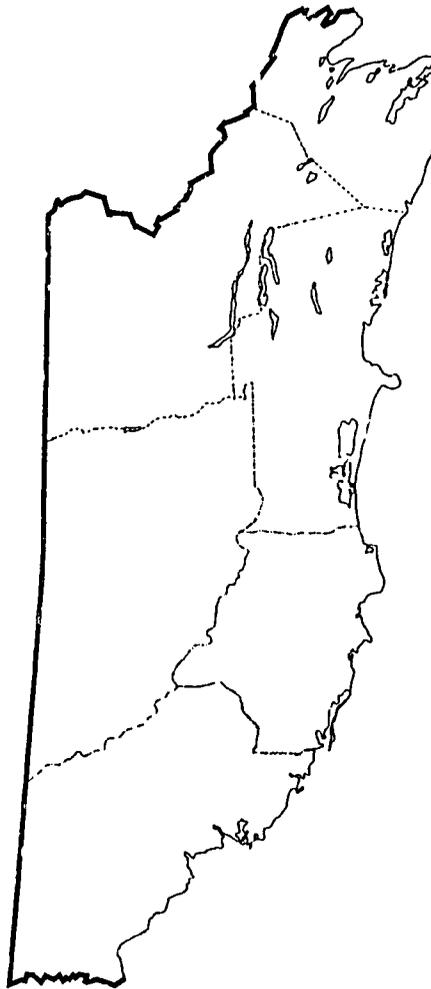


Estudio de Transporte Regional de Centroamerica

Belice

Junio 1987



Parsons
Brinckerhoff ¹⁰⁰
YEARS

presentado a:
Agencia de los EE UU
para el Desarrollo Internacional
Oficina para Centroamerica y Panama
Ciudad de Guatemala

presentado por:
Parsons Brinckerhoff
International, Inc.
New York

CENTROAMERICA

ESTUDIO SOBRE EL
TRANSPORTE REGIONAL

BELICE

INFORME FINAL
JUNIO 1987

AGENCIA DE LOS ESTADOS UNIDOS
PARA EL DESARROLLO INTERNACIONAL

PARSONS BRINCKERHOFF INTERNATIONAL, INC.

OFICINA REGIONAL PARA CENTROAMERICA Y PANAMA

GUATEMALA

11

BELICE

INDICE

ESTUDIO SOBRE EL TRANSPORTE REGIONAL

RESUMEN

Limitaciones Físicas	R-2
Limitaciones Institucionales	R-3
Recomendaciones Físicas	R-3
Recomendaciones Institucionales	R-4

CAPITULO 1: INTRODUCCION AL ESTUDIO

SINOPSIS	1-1
ANTECEDENTES	1-3
METODOLOGIA	1-5
Sistema métrico	1-7

CAPITULO 2: GENERALIDADES

GEOGRAFIA	2-1
POBLACION Y DEMOGRAFIA	2-2
INFLUENCIA DE LA GEOGRAFIA EN LA RED DE TRANSPORTE	2-3

CAPITULO 3: LA EXPORTACION DE PRODUCTOS NO TRADICIONALES

PANORAMA	3-1
Exportaciones Principales	3-1
Limitaciones al Crecimiento Agrícola	3-5
Exportaciones Tradicionales y No Tradicionales	3-7
SENSIBILIDAD DE PRECIOS A COSTOS DE TRANSPORTE	3-9
EXPORTACIONES TRADICIONALES	3-11
Azúcar	3-11
Bananos	3-13
Madera	3-15
EXPORTACIONES NO TRADICIONALES - AGRICOLAS	3-16
Productos Cítricos	3-16
Pescado y Mariscos	3-19
Carne y Ganado	3-21
Cacao	3-22
Arroz	3-23
Fruta, Hortalizas y Miel	3-23

EXPORTACIONES NO TRADICIONALES - INDUSTRIALES	3-26
Vestuario	3-26

CAPITULO 4: EL TRANSPORTE NACIONAL

TRANSPORTE POR CARRETERA	4-1
Principales Carreteras	4-1
Carreteras Secundarias	4-2
La Industria Camionera	4-3
TRANSPORTE POR AGUA	4-5
Navegación Fluvial y Costera	4-5
Puertos	4-6
Servicios Navieros Internacionales	4-9
TRANSPORTE AEREO	4-9
COSTOS COMPARATIVOS DE TRANSPORTE	4-11
Comparación Regional	4-11

**CAPITULO 5: EVALUACION DE SOLUCIONES POTENCIALES
A LOS PROBLEMAS DEL TRANSPORTE**

PERSPECTIVA	5-1
TRANSPORTE POR CARRETERA	5-2
La Red de Carreteras	5-2
Industria Camionera	5-4
TRANSPORTE POR AGUA	5-6
TRANSPORTE POR AIRE	5-7
CLIMA COMERCIAL EN GENERAL	5-8

CAPITULO 6: RECOMENDACIONES

Recomendaciones Físicas	6-1
Recomendaciones Institucionales	6-3
Recomendaciones No Prioritarias	6-5

ANEXO A: ECONOMIA Y COMERCIO

PERSPECTIVA ECONOMICA	A-1
ACTIVIDAD ECONOMICA GLOBAL	A-2
Empleo	A-2
Inflación	A-4
Crecimiento Económico	A-5
Origen Industrial del PBI	A-6
PRINCIPALES SECTORES ECONOMICOS	A-7
Agricultura, Silvicultura y Pesca	A-7
Minería	A-9
Recursos Energéticos	A-9
Manufactura	A-10
Turismo	A-11

31

DEUDA EXTERNA	A-11
Deuda	A-12
Balanza de Pagos	A-12
COMERCIO EXTERIOR	A-13

CUADROS

3.1	Principales Exportaciones	3-1
3.2	Proyecciones de Exportación	3-3
3.3	Proyección de Cambios en Exportaciones	3-4
3.4	Perfil de Exportaciones	3-8
3.5	Costos Comparativos por Unidad de Exportación	3-9
3.6	Principales Exportaciones Industriales	3-26
4.1	Carga Manejada en el Puerto	4-6
4.2	Movimiento de Carga Aérea	4-10
4.3	Costos Representativos de Transporte de un Contenedor de 20 pies	4-12
A.1	Producto Bruto Interno	A-2
A.2	Empleo: Estructura	A-3
A.3	Empleo por Sector	A-4
A.4	Origen Industrial del Producto Bruto Interno	A-6
A.5	Producción Agrícola	A-8
A.6	Producción Industrial	A-11
A.7	Pagos del Servicio de Deuda	A-12
A.8	Patrón de Crecimiento del PBI	A-13
A.9	Exportaciones Nacionales por Valor	A-14
A.10	Importaciones por Categoría	A-15
A.11	Balanza Comercial	A-15
A.12	Asociados Comerciales Principales	A-16

ESTUDIO SOBRE EL TRANSPORTE CENTROAMERICANO

BELICE

RESUMEN

Este informe evalúa el papel del transporte en el esfuerzo de diversificación de la economía de Belice hacia exportar productos que ayuden al país a mejorar su posición en la balanza de pagos y reducir su dependencia sobre los fluctuantes ingresos provenientes de su producto tradicional de exportación, el azúcar.

Este estudio es parte de un estudio regional que consiste en un informe regional y seis informes nacionales (Belice, Guatemala, Honduras, El Salvador, Costa Rica, Panamá). Fue patrocinado por la Agencia para el Desarrollo Internacional de los Estados Unidos (USAID) a través de la Oficina Regional para Centroamérica y Panamá (ROCAP) para ayudar a las misiones USAID en la región a comprender el papel del transporte en la exportación de productos no tradicionales. El reducir las limitaciones de estas exportaciones en lo que respecta al transporte apoya la Iniciativa de la Cuenca del Caribe (ICC) en busca de una economía regional sana, basada en mayores y más variadas exportaciones hacia los Estados Unidos y hacia otros países.

Las entrevistas y la recopilación de datos en los países de la región y en los Estados Unidos mostraron que muchos factores, tanto físicos como institucionales, restringen la exportación de productos no tradicionales. Belice, sin embargo, se ha adaptado, en la mayoría de los casos, a las limitaciones regionales, particularmente la relativa dificultad de los embarques marítimos a América del Norte, concentrándose en la exportación de productos de alta calidad/alto valor. Ello disminuye el efecto de los costos de transporte sobre el costo final en el mercado.

El estudio ha investigado tanto las limitaciones físicas como las institucionales que, si fuesen eliminadas o reducidas, podrían mejorar el sistema de transporte de las exportaciones.

Limitaciones físicas

Belice tiene acceso al transporte vial, aéreo, fluvial y de cabotaje, y por el Mar del Caribe. Topográficamente, el país tiene un interior montañoso, con una planicie costera recorrida por numerosos ríos que desembocan en aguas poco profundas de la costa. Estas aguas están protegidas por una barrera de arrecife. El terreno difícil ha inhibido el desarrollo de una red de carreteras nacionales y la poca profundidad en sus costas ha imposibilitado la construcción de un puerto de aguas profundas.

La falta de buenas carreteras, junto con una densidad habitacional que es una de las más bajas en el mundo (8 personas por kilómetro cuadrado) hacen de Belice un país con muy poco desarrollo. Sólo aproximadamente el 15% de la tierra agrícola potencialmente buena es productiva, lo que se ve agravado por el problema de la ausencia del propietario.

Sin embargo, debido a los bajos volúmenes de producción y a la diversificación reciente hacia exportaciones de alto valor por tonelada, las mejoras a la red de carreteras existente, aunque serían bienvenidas, ofrecerían beneficios sólo marginales en los valores de exportación. Una necesidad más urgente es la apertura de nuevas tierras para la agricultura, por medio de caminos de acceso a los predios, para aumentar el volumen de las exportaciones. Los ingresos por el mayor volumen de exportación pueden entonces canalizarse a programas más extensos de mantenimiento y construcción en la red de carreteras existente.

El transporte marítimo se encuentra en una situación parecida. Los volúmenes insuficientes de exportaciones (e importaciones) no justifican la construcción de un puerto de aguas profundas en Belice (Ref.: Plan Maestro de transporte para exportación por Louis Berger International Inc. para el Ministerio de Obras Públicas, Belice). Por lo tanto, el movimiento por remolques y barcazas de los principales productos de exportación tradicional a barcos de gran calado continuará en el futuro previsible. Las exportaciones recientes 'no tradicionales' usan servicio de contenedores prestado por barcos de poco calado, o transporte por camión al suroeste de los Estados Unidos.

Durante el estudio se identificaron algunos obstáculos estructurales en los métodos de transporte actuales pero, en general, la producción es el obstáculo mayor para el desarrollo de Belice, no el transporte de las exportaciones.

Limitaciones Institucionales

Las limitaciones institucionales tampoco afectan en forma significativa el comercio de exportación de Belice. Las regulaciones de camioneros, que incluyen la prohibición reciente de Belice de camiones extranjeros, y una prohibición similar estadounidense sobre la entrada de vehículos extranjeros más de 40 kilómetros en los Estados Unidos, son factores irritantes que tienen algunas implicaciones financieras, superadas casi totalmente por los exportadores afectados. El reglamento beliceño tiene más efecto sobre las importaciones que las exportaciones, a no ser que los vecinos de Belice tomen represalias.

Las mayores limitaciones institucionales para Belice parecen ser principalmente políticas, con la percepción de la tensión regional y la continua - aunque recientemente disminuida - amenaza militar de Guatemala. Esta atmósfera de inestabilidad regional desanima a los inversionistas privados en cuanto a hacer inversiones en proyectos a largo plazo de infraestructura urgentemente necesarios, que podrían conducir a un aumento en la producción de una variedad de productos de alto valor de exportación. En contraste, los inversionistas están entusiasmados en lo que respecta al potencial de crecimiento de Belice y de la magnitud de los mercados para sus productos de calidad.

Base de las recomendaciones. Con pocas limitaciones en el transporte que puedan ser solucionadas en un futuro cercano o que podrían tener un efecto inmediato y substancial sobre el tráfico de exportación, las recomendaciones para Belice tienden a estar más relacionados con políticas y a servir como guías a largo plazo para fomentar el desarrollo del país.

Recomendaciones Físicas

- o Examinar la capacidad del Ministerio de Obras Públicas de mantener su propio equipo vial y suministrar las herramientas y la capacitación requeridas para superar cualquier déficit.
- o Continuar o ampliar los programas existentes de construcción de carreteras para la construcción de caminos de acceso a los predios agrícolas y caminos secundarios.

- o Reconsiderar el estudio del Banco Mundial para un puerto de agua profunda en Big Creek.
- o Suministrar enchufes adicionales para contenedores refrigerados en el puerto de la ciudad de Belice y eliminar el ángulo pronunciado en el puente de acceso.

Recomendaciones Institucionales

- o Establecer una escuela diesel en Belice para capacitar a mecánicos en equipo pesado. Un transportista local ha acordado poner a disposición las instalaciones.
- o Establecer una escuela de conductores para choferes de camión.
- o Crear incentivos financieros para los exportadores beliceños.
- o Establecer una organización nacional de mercadeo.
- o Revisar las regulaciones recientes que impiden que los camiones extranjeros operen en Belice.
- o Hacer gestiones en los Estados Unidos para la exoneración del límite de 40 kilómetros en el ingreso de vehículos extranjeros.
- o Ayudar en forma activa a Belice a atraer capital privado financiando campañas promocionales y misiones comerciales.

BELICE

CAPITULO 1

INTRODUCCION AL ESTUDIO

SINOPSIS

Parsons Brinckerhoff International, Inc. ha sido nombrada por USAID como parte del Contrato No. OTR-0000-I-00-6071-00, para proporcionar servicios técnicos en Centroamérica en forma de un estudio para el Proyecto de Transporte Regional en Centroamérica. El objetivo del estudio fue producir una serie de informes que permitirían a la Oficina Regional para Centroamérica y Panamá (ROCAP) y las misiones USAID comprender más ampliamente el papel del transporte en el desarrollo y promoción del comercio extra e intraregional en exportaciones no tradicionales, y ayudar a la formulación de propuestas para la eliminación de los problemas identificados relacionados con el transporte. En recientes experiencias en la región se ha llegado a la conclusión de que las iniciativas por parte de ROCAP y las misiones bilaterales de USAID en Centroamérica en apoyo a las exportaciones no tradicionales invariablemente han chocado con problemas relacionados con el transporte, que han disminuído significativamente el impacto anticipado del programa.

Para cumplir con los requisitos del contrato, se propuso un grupo de estudio que debería identificar para los seis países dados (Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Panamá) las limitaciones del transporte terrestre, marítimo y aéreo, las cuales inhibían las exportaciones del sector privado de la Iniciativa de la Cuenca del Caribe e Iniciativa de Centroamérica de productos no tradicionales, tanto en los mercados intra como interregionales, así como recomendar los medios para eliminar estas restricciones. Para los medios recomendados, se deberían desarrollar fórmulas de costos en orden de magnitud y de tiempo requerido.

Se consideraría como exportación no tradicional cualquier producto que no fuera un producto tradicional de exportación como café, azúcar, carne, algodón y bananos.

Se consideraría como una restricción cualquier condición que sirviera para disminuir la calidad del servicio, aumentar el costo del transporte, o reducir los incentivos al productor para generar productos no tradicionales.

Los resultados del estudio debían estar contenidos en siete informes: Uno para cada uno de los países, y uno abarcando la región en forma global.

El estudio fue realizado en tres fases:

- Fase I - Revisión en los Estados Unidos de documentación, consultas y desarrollo de la metodología de la investigación
- Fase II - Entrevistas de campo, investigación de documentos e investigación del estudio
- Fase III - Análisis de necesidades y ordenamiento de recomendaciones por prioridad.

Un grupo de estudio formado por un economista en transporte y dos ingenieros en transporte proporcionaron servicios tanto en los Estados Unidos como en Centroamérica, mientras que un tercer ingeniero en transportes proporcionó servicios adicionales solamente en los Estados Unidos. Desde el inicio del contrato se dió un total de 21 semanas para presentar el borrador del informe final a ROCAP. El trabajo del proyecto se inició en los Estados Unidos el día lunes 29 de septiembre de 1986.

Este informe, por lo tanto, representa los resultados del estudio para uno de los países estudiados: Belice. Contiene una revisión detallada de los aspectos económico, institucional, físico y operativo del país y su sistema de transporte, y los efectos que todos estos tienen sobre las exportaciones de productos no tradicionales. El informe identifica problemas que están teniendo un efecto inhibidor en la exportación de productos no tradicionales, y hace recomendaciones para su eliminación o disminución. El informe hace un esfuerzo especial en presentar las opiniones de los exportadores mismos acerca del transporte, y discute la exactitud y posibles conceptos erróneos contenidos en estas opiniones.

ANTECEDENTES

Los legisladores, formuladores de políticas y administradores y observadores responsables -- tanto en el sector público como en el privado -- tanto en los Estados Unidos como en Centroamérica concuerdan en que el reciente deterioro económico en la región tiene raíces profundas y que el desequilibrio político, económico y financiero resultante no parece que pueda corregirse a sí mismo. Un gran aumento en los niveles de precios de productos básicos tan importantes para la salud económica actual de la región no parece probable en un futuro cercano. En realidad, la decisión tomada en diciembre de 1986 por los Estados Unidos de reducir sus importaciones de azúcar de Latinoamérica y el Caribe en un 41% para 1987 ejercerá una presión descendente en los precios mundiales del azúcar. Una decisión semejante en las importaciones de carne de la región también tendrá un impacto desestabilizador en los precios mundiales.

El proteccionismo regional parece estar aumentando con el impacto obviamente negativo del comercio entre las naciones Centroamericanas individuales. Las tensiones políticas -- y la percepción ampliamente difundida, frecuentemente exagerada de estas tensiones -- sirven para limitar la confianza de los inversionistas en los países de la región y para restringir la afluencia de capitales esenciales.

Esta situación crítica -- y que puede empeorar -- ha dado origen a los antecedentes políticos y legislativos para programas regionales y bilaterales planificados por AID en Centroamérica: la promulgación en 1984 de la Iniciativa de la Cuenca del Caribe (ICC) y la subsiguiente Iniciativa Centroamericana (ICA).

Los programas de la ICC y la ICA están diseñados para estimular la inversión y el comercio en las diversas naciones Centroamericanas. El factor principal de los programas de la ICC y la ICA es un acceso más fácil al mercado de los Estados Unidos. Para añadir al valor concreto de este acceso mejorado, un programa aumentado de asistencia económica extranjera está siendo realizado por ROCAP y las misiones bilaterales USAID en Centroamérica.

Un enfoque importante de las acciones propuestas es la asistencia a exportadores de productos que son "no tradicionales" para los países de la región. Las exportaciones "tradicionales" son los productos

principales, tales como bananos, café, algodón, azúcar y carne, mientras que las "no tradicionales" son todos aquellos otros artículos de exportación que pueden competir en los mercados mundiales.

Algunas acciones previas y misiones bilaterales de USAID han encontrado serios obstáculos que han sido identificados como relacionados con el transporte. Este estudio fue solicitado en un esfuerzo por investigar la validez y dimensiones del impedimento.

El estudio buscaba alcanzar sus objetivos por medio de

- o Un examen de la documentación existente relacionada con el transporte marítimo, aéreo y terrestre, incluyendo tendencias económicas, volúmenes de carga y otros estudios de transporte en Centroamérica.
- o Consultas con instituciones, organizaciones, compañías y personas en los Estados Unidos que están o han estado involucrados con la exportación de productos no tradicionales en la región.
- o Entrevistas en cada uno de los países estudiados con personas grupos, tales como

Productores y exportadores de productos agrícolas percederos no tradicionales;

Exportadores de otros productos de exportación no tradicional;

Importadores de insumos para el sector no tradicional;

Cámaras de Comercio, Industria y Fabricación;

Funcionarios de USAID en las áreas del sector privado y desarrollo rural;

Ministros de Gobierno que tienen relación con el transporte de productos no tradicionales;

Consejos de promoción de exportaciones;

Consejos de Embarcadores

Líneas aéreas, compañías de transporte marítimo, camioneros y puertos y aeropuertos;

Agentes navieros, agentes embarcadores de carga, agentes de aduanas, funcionarios de aduanas.

- o Identificación de restricciones institucionales, y restricciones estructurales que afectan la eficiencia operativa y costo de carreteras y transporte terrestre, vías de ferrocarril, aviación y puertos y transporte marítimo.
- o Análisis y formulación de acciones en orden de prioridad que deben llevarse a cabo para mejorar la calidad del servicio de transporte y reducir su costo, en lo que se relaciona con el movimiento de productos no tradicionales al mercado.

METODOLOGIA

El planteamiento adoptado comenzó con un análisis para obtener una lista definitiva de exportaciones no tradicionales para cada país. Con este fin, se analizaron y resumieron estadísticas de comercio publicadas, como las del Anuario de Comercio Internacional de las NU.

El trabajo se dividió en los Estados Unidos y Centroamérica; el grupo reconoció desde el principio que las restricciones relacionadas con el transporte en las industrias de Centroamérica pueden no estar ubicadas en estos mismos países, sino en los Estados Unidos. La cadena de transporte del productor al mercado fue vista como una cadena larga, y la solución de un problema observado en un punto de la cadena en realidad puede depender de la solución de otros problemas mucho más allá en la cadena, tal vez en otro país. La elección del puerto de importación en los Estados Unidos, por ejemplo, podría afectar el costo del transporte y la eficiencia tanto como la elección del puerto de exportación en el país de origen. Así, en las primeras fases del estudio se dedicó tiempo a entrevistar a exportadores con casa matriz en los Estados Unidos, representantes de compañías navieras, grupos comerciales, agencias internacionales, funcionarios de embajadas, y representantes de los principales puertos que dan servicio a Centroamérica.

El enfoque que en realidad utilizó en el campo el grupo de estudio en este caso fue un acomodo estudiado. Mientras se realizaban las entrevistas con los usuarios, embarcadores, empresas de transporte y agencias en los Estados Unidos, se estudiaban las cifras de exportaciones de los países para llegar a una lista definitiva de exportaciones tradicionales y no tradicionales. La información recopilada en los Estados Unidos fue utilizada para desarrollar un borrador con una lista de nombres de personas y organizaciones en cada uno de los países objetivo que tendrían que ser entrevistados para obtener mayores detalles de la naturaleza de los productos y la naturaleza de las restricciones. Las entrevistas en Centroamérica buscaron obtener una idea del potencial de crecimiento del producto de exportación, una medida de la relación entre el precio del producto en el mercado abierto y el costo del trabajo correctivo relacionado con el transporte, y una idea de qué productos podrían ser incluidos para beneficiarse de estas mismas mejoras. Antes de formular ninguna recomendación para mejoras o enmiendas, se entrevistó a funcionarios de gobiernos nacionales y agencias internacionales, cuando fue apropiado, para asegurar que otros no estaban formulando ningún plan que pudiera tener preferencia o de cualquier otra forma anular cualquier propuesta contenida en los informes de este estudio. Por lo tanto, los informes finales contienen ciertas listas en orden de prioridad de productos cuyo volumen de exportación podrían ser aumentado significativamente por mejoras o modificaciones sugeridas a la infraestructura del transporte, tanto física como institucional. Las modificaciones o mejoras que se podrían introducir mejor a un nivel regional, en lugar de país por país, se incluyen en el informe regional.

Además de las entrevistas, el grupo de estudio usó documentos disponibles, tales como estudios pertinentes, informes del Banco Central, documentos de ministerios, memoranda de la USAID, así como artículos de periódicos y revistas. Se realizaron investigaciones in situ cuando fue necesario. Así, se investigaron los principales puertos y aeropuertos, especialmente dado que su eficiencia afectaría varias industrias al mismo tiempo. En muchos casos los productores de artículos similares de exportación tenían restricciones similares, y el flexible programa de entrevistas permitió al grupo el dedicarse a tales problemas comunes a través de preguntas directas e inspecciones in situ.

Los resultados de los estudios fueron redactados en los Estados Unidos bajo los siguientes títulos:

- o geografía, población y demografía

- o la exportación de productos no tradicionales
- o el sistema nacional de transporte
- o recomendaciones en orden de prioridad
- o economía y comercio nacionales

El análisis de las exportaciones no tradicionales de cada nación se hizo dentro del marco de clasificación de la Standard International Trade Classification (SITC) Edición 3, aceptada internacionalmente. La adopción de este sistema fue considerada fundamental para el estudio, ya que le daba un marco uniforme y sistemático dentro del cual se analizaba la información recopilada acerca del gran campo de productos no tradicionales.

Los estudios fueron preparados en forma de siete informes separados: uno para cada uno de los siguientes; Belice, Guatemala, Honduras, El Salvador, Costa Rica y Panamá, y un informe cubriendo la región como un todo.

Sistema métrico

Se han empleado unidades del sistema métrico en esta serie de documentos. El sistema alternativo de libras y pies se emplea cuando la norma de la industria (por ejemplo contenedores de 20 pies) es ésta. Las expresiones "tonelada" y "tonelada métrica" indican 1000 kg en todo este informe.

BELICE

CAPITULO 2

GENERALIDADES

GEOGRAFIA

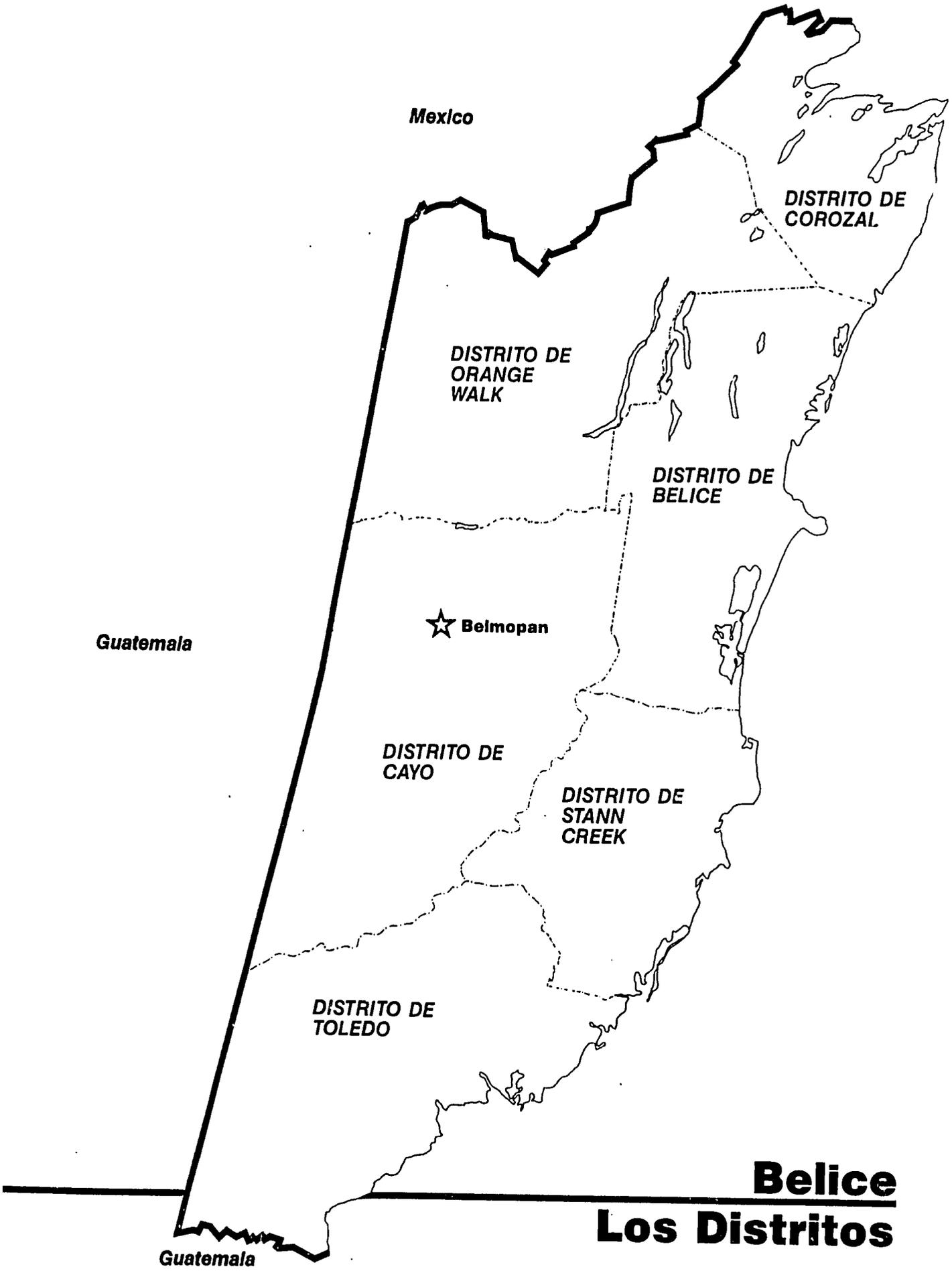
Belice, ubicado en la costa del Caribe de Centroamérica, tiene una superficie de 22.963 kilómetros cuadrados. Colinda al norte y noroeste con México, y al oeste y al sur con Guatemala.

La costa del Caribe de Belice es de aproximadamente 325 kilómetros. Es una planicie costera estrecha y detrás de la misma el terreno se eleva continuamente convirtiéndose en áreas montañosas. Las comunicaciones por tierra de norte a sur se ven obstaculizadas por pequeños ríos, especialmente en la mitad meridional del país. El ancho máximo de Belice es de 112 km y la parte más estrecha sólo mide 16 km.

Belice tiene un clima subtropical. Agosto es el mes más caliente, con temperaturas que oscilan entre 24°C y 31°C. El mes más fresco es enero, con temperaturas medias diarias entre 19°C y 27°C. La precipitación pluvial varía de una región a otra. La precipitación pluvial, promedio anual, en el distrito septentrional de Corozal es 1.295 mm, mientras que en el sur el promedio es de 4.445 mm.

Anteriormente una colonia británica llamada Honduras Británica, Belice adoptó su nombre actual al lograr autogobernarse, en 1963. Su independencia le fue otorgada el 21 de septiembre de 1981, pero su calidad de estado no ha sido reconocida por su vecino occidental, Guatemala, que ha mantenido un reclamo sobre el territorio desde el Siglo XIX. A fin de disuadir a Guatemala de buscar una solución militar, como ha venido amenazando periódicamente, en Belice hay un destacamento militar británico y su propia Fuerza de Defensa.

El país está dividido en seis distritos administrativos: Orange Walk y Corozal (con capitales del mismo nombre) en el norte; Belice (ciudad de Belice) y Cayo (San Ignacio) en el centro y al oeste; y Stann Creek (Dangriga) y Toledo (Punta Gorda) en el sur.



Belize
Los Distritos

El sistema de gobierno nacional está basado en el sistema británico bicameral, con un gobernador oriundo de Belice que representa al monarca como jefe de estado nominal.

POBLACION Y DEMOGRAFIA

Se estima la población de Belice en 166.000, con 47.000 en la ciudad de Belice. La densidad poblacional nacional es una de las más bajas del mundo con menos de 8 por kilómetro cuadrado. Desde 1980, su crecimiento anual poblacional ha sido uniforme, del 2,7-2,8%.

La ciudad de Belice es la más grande y el centro comercial de la nación. Belmopan - al oeste de la ciudad de Belice y en el centro geográfico de la nación - ha sido la capital desde 1970. Belmopán tiene 4.500 habitantes.

Además de la ciudad de Belice y Belmopan, hay otros centros poblacionales, entre ellos:

Corozal	10.000
Orange Walk	9.600
Dangriga	7.700
San Ignacio y Santa Clara	7.500

Los grupos étnicos de más importancia son Creole (descendientes africanos), Mestizo (Maya Español) y Garifuna (Caribe). Otros grupos son descendientes de europeos y del este de la India. Los idiomas más comunes son inglés y español. Inglés es el idioma oficial y es hablado por la mitad de las personas. Un 30% de los habitantes - principalmente residentes del norte y del oeste - hablan español. La mezcla étnica ha empezado a cambiar en las últimas dos décadas con emigración (principalmente de Creoles) a los Estados Unidos y la entrada de refugiados de los países vecinos de América Latina.

Los niveles educacionales de Belice son relativamente altos; 85-90% de los niños terminan 8 años de educación primaria y la tasa de alfabetismo es más del 90%.

INFLUENCIA DE LA GEOGRAFIA EN LA RED DEL TRANSPORTE

La geografía y el desarrollo histórico han sido determinantes en la red actual de transporte en Belice.

Ríos y Puertos. Numerosos ríos cruzan la planicie de la costa y desembocan en las aguas costeras protegidas por la barrera de arrecifes más grande del hemisferio norte. Por lo tanto, aunque Belice tiene una línea costera muy larga sobre el Caribe, en proporción a su tamaño, ésta es primordialmente de aguas poco profundas. El desarrollo inicial del país se basaba en la exportación de maderas, haciéndose uso de los ríos para llevar flotando los troncos hasta los pequeños puertos en la costa. La ausencia de aguas profundas no fue problema entonces porque los barcos eran pequeños y la eficiencia económica del embarque marítimo dependía menos de operaciones portuarias eficientes. Los ríos se convirtieron en el sistema principal de transporte conforme crecían los poblados de la industria maderera y con el establecimiento de otras comunidades agrícolas.

En años recientes, tanto el calado de los barcos como el tipo de mezcla de carga han cambiado. Barcos con calado más profundo traen bienes de consumo y recogen productos agrícolas para exportación. El gabarraje de los embarques de productos agrícolas más recientes (azúcar, banano, cítricos y otras mercancías) desde pequeños puertos a barcos anclados en aguas profundas era la costumbre predominante. Esta es una práctica que contenga hasta ahora con los bananos transportados por gabarras a Puerto Cortés, en Honduras, azúcar a barcos mar adentro desde la ciudad de Belice y cítricos por contenedor de Stann Creek al nuevo puerto en la ciudad de Belice. Limitado por una profundidad de 5,5 metros, el nuevo puerto se usa primordialmente para importaciones.

Carreteras. Hasta hace poco, el desarrollo de las carreteras ha tomado un papel secundario en el desarrollo de Belice. Una baja densidad de población, largas distancias entre las áreas pobladas, y una planicie costera pantanosa cruzada por numerosos ríos, han hecho que la construcción de carretas sea una operación costosa. Sin embargo, el transporte fluvial y de cabotaje ha sido reemplazado desde el punto de vista económico por el transporte por carretera. Aunque los costos de gabarra por tonelada-kilómetro son teóricamente más bajos, de un punto al puerto, los dobles cargos de manipulación y portuarios contrarrestan los ahorros. Además, los grandes volúmenes necesarios para aprovechar los costos más bajos no existen.

La red de carreteras de Belice consiste en cuatro carreteras principales y varias carreteras secundarias y de acceso. La condición de las carreteras varía considerablemente; partes de la red principal no están pavimentadas y tienen puentes angostos de una vía.

Se ha estimado que la combinación de baja población, propietarios ausentes, y falta de acceso ha limitado el desarrollo agrícola a sólo 10-15% de los 4.500 km² estimados de tierra apta para la agricultura a gran escala sin una fuerte inversión en drenajes, irrigación, fertilizantes o control de la erosión.¹

1/ Economist Intelligence Unit.

BELICE

CAPITULO 3

LA EXPORTACION DE PRODUCTOS NO TRADICIONALES
PROBLEMAS Y SOLUCIONES POTENCIALES

PANORAMA

Exportaciones Principales

El cuadro siguiente (Cuadro 3.1) enumera las exportaciones principales de Belice en 1985, tanto por valor como por toneladas (cuando corresponda).

Cuadro 3.1
Belice
Principales Exportaciones (1985)

<u>Producto</u>	<u>Miles Tons.</u>	<u>Bc\$ millones</u>	(Todo)	(Excl. Ropa)
			<u>%</u>	<u>%</u>
Azúcar	90,5	45,9	36	48
Melaza	25,0	1,7	1	2
Cítricos	4,4	24,2	19	25
Bananos	10,2	6,5	5	7
Productos pesqueros	0,6	13,6	11	14
Maderas aserradas	1,3	1,2	1	1
Ropa	n.d.	31,4	25	--
Otros	<u>n.d.</u>	<u>3,2</u>	<u>2</u>	<u>3</u>
Total		127,7	100	100

Fuente: External Trade Report. Adaptado por Parsons Brinckerhoff International, Inc.

n.d.- no disponible

Claramente, en tonelaje, el azúcar y la melaza representan, lejos, el mayor rubro de exportación - más del 80% (excluyendo ropa y 'otros', que son difíciles de cuantificar, pero seguramente muy pequeños). En términos de valor, el azúcar y la melaza ascienden a casi el 45% de los ingresos por exportación, aunque esto subestima su valor en la economía por motivo de la sobreestimación del valor de la ropa: a ésta se da un valor total, a pesar de que el material es importado y que el valor agregado es sólo el ensamble. Sin incluir la ropa, el azúcar y melazas representan el 50% de los ingresos por exportación. Igualmente, sin incluir la ropa, los productos cítricos representan el 25% del valor de la exportación, los productos de pescado el 14%, y los bananos el 7%. Todas las demás exportaciones son de menos del 5% del valor total.

En cuanto a los productos que se consideran tradicionales en otros países de la región (café, azúcar, carne, algodón y bananos), en los artículos de exportación de Belice sólo figuran significativamente el azúcar y los bananos. El café y el algodón no existen y la carne de vacuno, aunque hay programas de ampliación en marcha, contribuye en muy baja escala a los ingresos por concepto de exportaciones. La madera, con una historia de 200 años, es el artículo de exportación más 'tradicional' de Belice pero ya no figura en forma significativa.

En términos de porcentaje de crecimiento, no se pronostica que los volúmenes de las exportaciones principales aumenten substancialmente, particularmente el azúcar y la melaza (probablemente cero crecimiento hasta el 2000). Más prometedoras son las exportaciones de bananos y maderas (un aumento del 50% en los próximos 15 años). Sólo los productos cítricos y de pescado aumentarán probablemente a una tasa mayor.

Respecto de otros productos de exportación, se espera un crecimiento extraordinario del cacao y del arroz, mientras que el crecimiento proyectado para la carne, así como para la fruta, las hortalizas y la miel es más moderado.

En el Cuadro 3.2 se dan las proyecciones para el futuro desarrollo de la industria de exportación de Belice:

Cuadro 3.2
Belice: Proyecciones de Exportación
(miles de toneladas)

<u>Producto</u>		<u>1985</u>	<u>1990</u>	<u>1995</u>	<u>2000</u>
<u>Productos Principales:</u>					
Azúcar	bajo	102	71	81	91
	probable	107	97	102	107
	alto	107	107	112	112
Melaza	bajo	33	22	26	29
	probable	35	30	33	35
	alto	35	35	37	37
Cítricos	bajo	4,3	4,9	5,7	6,6
	probable	4,6	6,1	8,2	10,9
	alto	4,6	13,7	27,4	41,1
Bananos	bajo	9,5	11,4	12,4	13,3
	probable	10,5	14,3	15,2	17,1
	alto	10,5	17,2	28,6	38,1
Pescado/ Mariscos	bajo	1,4	1,9	2,5	3,0
	probable	1,4	2,5	3,6	4,8
	alto	1,4	4,9	8,9	13,1
Madera*	bajo	3,6	3,8	4,0	4,2
	probable	4,5	4,9	5,4	6,2
	alto	4,5	14,5	24,9	26,3

* (estimado basado en 1 pie tabla = 2 kg)

Otros productos:

Carne congelada	bajo	0,9	1,0	1,1	1,4
	probable	0,9	1,1	1,5	1,9
	alto	0,9	1,5	2,4	3,8
Cacao	bajo	0,2	0,5	0,9	1,4
	probable	0,2	0,7	1,8	2,7
	alto	0,2	0,9	2,7	4,5
Arroz beneficiado	bajo	0	0	0	0
	probable	0	1,1	2,3	3,4
	alto	0	2,3	3,4	6,8
Frutas/ Hortalizas/ Miel	bajo	1,1	1,3	1,5	1,6
	probable	1,1	1,5	1,8	2,4
	alto	1,1	1,8	2,9	4,7

Fuente: Louis Berger International Inc., adaptado por Parsons Brinckerhoff International Inc.

Este cambio de las exportaciones principales actuales a una mezcla diversificada de exportaciones está de acuerdo con la política del gobierno de Belice y se ilustra más detalladamente en el cuadro siguiente, basado en el crecimiento proyectado más probable, que muestra los valores relativos, en dólares, de las exportaciones en 1985 y 2000, suponiendo que los precios de los productos básicos se mantengan constantes. Cabe señalar que el cuadro usa cifras estimadas de 1985 por dos razones: (a) para mantener la metodología de la proyección; y (b) para eliminar el efecto de variaciones a corto plazo.

Cuadro 3.3
Belice
Proyección de Cambios en Exportaciones
1985 - 2000

	<u>Bc\$</u>	<u>1985</u>		<u>2000</u>	
	por ton	Bc\$ millones	%	Bc\$ millones	%
<u>Productos principales:</u>					
Azúcar	510	54,6	50	54,6	28
Melaza	70	2,5	2	2,5	1
Cítricos	5.500	25,3	23	60,0	30
Bananos	640	6,7	6	10,3	6
Pescado/ Mariscos ¹	23.000	13,6	12	46,6	24
Madera	920	4,1	4	5,7	3
<u>Otros productos:</u>					
Carne/Fruta/ Hort./Miel	Varios	2,1(est)	2	4,5(est)	2
Cacao	4.000	1,0	1	10,8	5
Arroz (beneficiado)	550	0	0	1,9	1
Total otros productos		<u>3,2</u>	<u>3</u>	<u>17,2</u>	<u>8</u>
TOTAL		110	100	197,5	100

(1): Monto real: las cifras proyectadas fueron significativamente más altas.

Fuente: Parsons Brinckerhoff International, Inc.

24

En el año 2000, suponiendo que los precios de mercado sean similares a los que están en vigor hoy, se proyecta que los productos cítricos (32%) y pescado/mariscos (35%) compitan con el azúcar (25%) como exportaciones principales de Belice. El cacao (5%) se aproximará a los bananos (6%) en ingresos de exportaciones, aunque de conformidad con el Banco Mundial, Price Prospects for Major Primary Commodities, de septiembre de 1984, página 114, se prevé que los precios de los bananos bajarán alrededor del 15% durante el período, en cambio se espera que los precios del cacao suban ligeramente, haciendo que el cacao iguale o sobrepase a los bananos en ingresos de exportación.

Limitaciones al Crecimiento Agrícola

Las limitaciones al desarrollo agrícola se pueden resumir mejor como sigue:

- o Limitaciones en la tierra: subaprovechamiento por
 - propietarios ausentes
 - falta de acceso

- o Limitaciones en el transporte:
 - mercados limitados servidos por transportistas por aire y mar
 - transporte difícil y lento en los caminos existentes

- o Limitaciones educacionales y de mano de obra:
 - orientación a educación académica en lugar de conocimientos prácticos, particularmente en la agricultura
 - baja población
 - preferencia de la gente por trabajo de oficina en vez de trabajar la tierra

- o Limitaciones de capital:
 - el clima político regional repercute en Belice y afecta el interés de los inversionistas privados extranjeros
 - se requiere tanto inversión técnica como financiera

- o Limitaciones en producción:
 - la relativa baja escala de la producción actual impide economías de escala y, por lo tanto, limita la competitividad en los mercados mundiales
 - la necesidad de que los nuevos proyectos de exportación agrícola sean enteramente autosuficientes (flotilla de vehículos propios, propia operación de ventas y mercadeo) desanima la participación de pequeños agricultores.

- o Limitaciones comerciales:
 - la falta de acuerdos comerciales formalizados con países vecinos obstaculiza el tránsito transfronterizo, particularmente en la industria camionera (también incluye los Estados Unidos) y lleva a prácticas excluyentes, no competitivas de importación para materiales que podrían ser adquiridos más competitivamente de los vecinos centroamericanos.

Fundamentalmente, sin embargo, en teoría, las limitaciones se pueden solucionar:

- o Hay disponible suficiente tierra para el desarrollo agrícola si se dispone de acceso.
- o Se puede aumentar la población, dada la política positiva de inmigración del gobierno.
- o La población puede ser educada en las habilidades agrícolas necesarias.
- o Se pueden atraer inversiones con incentivos fiscales apropiados.

26

- o Se pueden negociar acuerdos comerciales con países vecinos, particularmente a la luz de recientes declaraciones conciliatorias del gobierno de Guatemala.

Los principales agentes catalíticos para lograr la remoción de las limitaciones son dinero y un clima político regional favorable.

Exportaciones Tradicionales y No Tradicionales

En Belice no está clara la distinción entre exportaciones tradicionales y no tradicionales; sólo el azúcar puede señalarse estrictamente como tradicional para Belice. Ya no son productos importantes el banano ni la madera; aunque se han hecho recientes esfuerzos para rejuvenecer las industrias, sólo se espera un crecimiento limitado. El algodón y el café son prácticamente inexistentes, y la carne de vacuno es una industria de posible crecimiento sólo ahora que el USDA ha dado de nuevo su aprobación, aunque los efectos de los últimos recortes en la cuota por parte de los Estados Unidos puede cambiar la tendencia.

Para los fines de este informe, los productos tradicionales son azúcar, banano y madera. Los productos no tradicionales comprenden el resto de la lista de productos de exportación. Los valores de exportación en las dos categorías se indican en el Cuadro 3.4.

El cuadro 3.4 muestra el perfil de exportación comparativo para Belice en 1985. Usando la Standard International Trade Classification (SITC) para el conjunto de agrupaciones universalmente reconocidas, se muestra el valor de todas las exportaciones respecto del valor de las exportaciones no tradicionales.

De importancia en el cuadro es que la producción agrícola -- códigos SITC de 0 a 2 -- representa un 75% del valor de todas las exportaciones, y un 57% de las exportaciones no tradicionales, por tanto, subrayando la dependencia del país del sector agrícola. Para la promoción de las exportaciones no agrícolas, es obvio que debe darse igual énfasis a los sectores agrícola e industrial, siendo su participación en las exportaciones casi igual.

Cuadro 3.4
Belice
Perfil de exportaciones
1985
(Bc \$ miles)

<u>Código</u> <u>Ubicación</u>	<u>Categoría</u>	<u>Valor de todas</u> <u>las exportaciones</u>	<u>Valor no</u> <u>tradicional</u>
0	Alimentos y animales vivos	95.238	41.451
01	Animales vivos	422	422
02	Carne	493	493
03	Productos lácteos	0	0
04	Pescado/mariscos	15.037	15.037
05	Cereales	0	0
06	Frutas y hortalizas	30.956	24.351
07	Azúcar, etc.	47.982	800
08	Café/cacao	348	348
09	Varios	0	0
1	Bebidas y tabaco	0	0
11	Bebidas	0	0
12	Tabaco	0	0
2	Materiales crudos	1.547	349
3	Combustibles min/vegetales	0	0
4	Derivados del petróleo	0	0
5	Químicos	857	857
6	Manufacturas básicas	37	37
7	Maquinaria, etc.	1	1
8	Otras manufacturas	31.171	31.171
9	Varios y especiales	<u>1</u>	<u>1</u>
Total		128.852	73.867

Conversión: US\$ - bc\$ 2

Fuente: Trade Report 1985, Oficina de Estadísticas Centrales, Ministerio de Desarrollo Económico, Belmopan

Belice es relativamente afortunado entre los países de Centroamérica en que las exportaciones no tradicionales son un 57% de todas las exportaciones, mucho más alto que en los demás países. La norma, en el resto de las naciones de la región, es que las exportaciones tradicionales representan dos terceras partes de todas las exportaciones, dejando poca oportunidad para crear una base económica para hacer frente a las fluctuaciones de precio de los productos básicos tradicionales.

SENSIBILIDAD DE PRECIOS A COSTOS DE TRANSPORTE

El Cuadro 3.5 señala la sensibilidad relativa de diferentes productos de exportación respecto de los costos de transporte.

Cuadro 3.5
Belice
Costos comparativos por unidad de exportación

	<u>Precios unitarios</u> <u>representativos</u> <u>FOB - 1985 US\$</u>	<u>Costos represent.</u> <u>totales de transporte</u> <u>c. % precio CIF</u>
Camarones y langostas (congelados)	\$10.000 - 12.500/ton	2 - 5%
Carne congelada	1.900 - 2.200 /ton	12 - 15%
Bananos	300 - 400 /ton	40 - 50%
Cacao	\$ 2.000 - 2.200 /ton	13 - 16%
Cítrico fruta	200 - 300 /ton	50 - 60%
Cítrico concentrado ⁽¹⁾	\$ 2.500 - 2.800 /ton	5 - 10%
Fruta y hortalizas (frescas) ⁽¹⁾	300 - 400 /ton	5 - 20%

(1): estimado para Belice

Fuente: Parsons Brinckerhoff International Inc. - estudios en el terreno.

El cuadro fue preparado de información recopilada con respecto a precios y cantidades prevalecientes en la región en 1985, que, con algunos ajustes menores, son fácilmente transferibles a las condiciones en Belice. Las cifras mostradas son variaciones típicas, y se presentan para mostrar comparaciones globales. Cada exportador puede pagar más o menos que las cifras mostradas, dependiendo de variables como ubicación del área de producción en el país, volumen embarcado, destino final, época del año, etcétera.

Los precios característicos por unidad para los productos se dan FOB puerto principal del Atlántico (Caribe), e incluyen una asignación por transporte terrestre y cargos portuarios. El porcentaje del costo total representado por el transporte es la relación de la suma de todos los costos de transporte al precio del producto desembarcado en un puerto representativo en ultramar (por ejemplo, Miami).

A corto plazo, los volúmenes embarcados son insensibles a cambios en los costos del transporte. Los productores no interrumpen sus embarques en el momento en que suben sus costos; sencillamente encuentran que es más difícil pagar sus deudas y mantenerse en el negocio. Por lo tanto, a largo plazo, muchos se verán forzados dejar el negocio de exportación totalmente, haciendo que, finalmente, su volumen llegue abruptamente a cero.

Es importante observar que la exportación 'tradicional' de los bananos cae en la misma categoría amplia de valor unitario de exportaciones agrícolas. La característica que hace que el banano sea 'tradicional' y otros productos de frutas y hortalizas sean 'no tradicionales' es que el banano se produce y comercializa en gran escala, haciendo uso de todas las ventajas de la economía de escala. Aun así, las compañías internacionales que comercian en bananos frecuentemente se enfrentan a dificultades financieras, y aun con toda su habilidad de controlar y reducir costos y de aprovechar los recursos financieros internacionales, es común la quiebra. Enfrentados con la misma clase de productos y con márgenes de utilidad pequeños, pero sin ningún beneficio de escala, es lógico que los productores de otras exportaciones agrícolas en la región subsistan en forma muy precaria.

Sin embargo, no todos los productos de exportación son tan sensibles a los costos del transporte como los bananos y las frutas: los artículos que tienen un valor agregado como resultado de algún grado de procesamiento registran el transporte como una fracción mucho más pequeña de los costos generales a los compradores.

EXPORTACIONES TRADICIONALES

Azúcar

Observaciones generales. El azúcar es la industria más grande de Belice, y ha llegado a constituir hasta un 50% de los ingresos de exportación, 50% de la tierra sembrada, y 25% del producto nacional bruto. La caña se produce en un gran número de predios en la parte extrema septentrional del país, y el azúcar refinado se transporta en barcazas del ingenio a las instalaciones de almacenamiento en Belice, para gabaraje a barcos de gran calado. La organización de las entregas y las cuotas es responsabilidad de la Asociación de Agricultores de Caña de Azúcar, y la coordinación general de la industria de la Junta Azucarera de Belice.

Hasta 1985, el procesamiento se hacía por una subsidiaria de la firma británica Tate & Lyle, Belize Sugar Industries (BSI). Ahora, la BSI es propiedad de una sociedad fiduciaria a nombre de los empleados de la BSI, pero una víctima del arreglo fue el cierre de uno de los ingenios (Libertad) y un recorte del 20% en la producción, a 80.000 toneladas por año. El gobierno de Belice, con ayuda de los EEUU, está promoviendo activamente la diversificación agrícola, en parte por medio de la construcción de carreteras secundarias en regiones afectadas por la baja de producción.

Normalmente, azúcar y melaza se manejan a granel en los puertos, con equipo de los muelles construido especialmente para cargar rápidamente los barcos. Esto hace que la falta de un puerto de aguas profundas sea una desventaja comparativa de costos.

Sin embargo, hay acuerdos a largo plazo con Gran Bretaña y los Estados Unidos por una parte substancial de la producción que protegen a Belice de la competencia en el mercado abierto. Aunque se le considera como una industria sin posibilidad de crecimiento en Belice, el azúcar continuará siendo una fuente importante de ingresos de exportación. Los ahorros potenciales en los costos de transporte tendrían un efecto beneficioso importante en la balanza de pagos de Belice.

A principios de 1985, Louis Berger International Inc. estudió alternativas de transporte para la industria del azúcar, pero concluyó que la justificación financiera y económica no era suficiente para la introducción de las mismas. Los dos programas más prometedores eran:

- o una terminal combinada contenedor/carga general y azúcar/melazas de EEUU \$20 millones en la ciudad de Belice con un canal de 9 metros de profundidad dragado hasta la punta del muelle existente y el producto transportado al puerto por camión, en vez de gabarra
- o una terminal para azúcar/melaza de US \$12 millones, en Robinson Point, con un puente de caballete con faja transportadora que se extiende hasta llegar a una profundidad natural del agua de 9,75 metros, y manteniéndose el sistema de remolcador y barcazas desde el ingenio.

Las relaciones de beneficio/costo estaban bastante por debajo de unidad (0,58 para el puerto de la ciudad de Belice y 0,81 para Robinson Point, con una tasa de ingresos del mejor de los dos, Robinson Point, de sólo 6%. Se debe hacer referencia al estudio de Louis Berger International para efectuar un análisis detallado.

Resultados de las Entrevistas. Los personeros de la industria del azúcar reconocieron el serio problema de transporte al que están sujetos por la falta de instalaciones portuarias de aguas profundas; sin embargo, consideran que han optimizado el sistema presente, que funciona eficientemente y sin contratiempos. Estaban interesados en los planes mexicanos para construir un nuevo puerto de aguas profundas en Quintana Roo, que estaría más próximo a las regiones productoras de azúcar de Belice que la ciudad de Belice misma, y permitiría que el transporte por camión, más eficiente en costos, reemplazara las operaciones actuales en barcazas, remolcadores y gabarraje.

Los caminos para el transporte de caña del Distrito de Corozal al ingenio de Orange Walk están en pésimas condiciones, y muchas veces intransitables. Esto es tan desalentador para los productores de caña que muchos no desean continuar trabajando y están abandonando la industria. Se considera que se necesitan desesperadamente caminos secundarios, caminos de acceso a los predios y caminos rurales.

Los ejecutivos de los productores de caña saben que la industria del azúcar está deprimida. Arguyen que los caminos rurales en el norte ayudarán a toda la industria del azúcar - y al mismo tiempo - apoyan la política nacional que estimula la diversificación de las cosechas.

Evaluación. La industria del azúcar tiene una administración profesional y está capacitada para solucionar problemas. Sin embargo, no hay duda de que su habilidad competitiva y su rendimiento financiero se ven afectados por los costos adicionales del gabaraje, en oposición a la carga directa de los productos.

Además de los problemas que han surgido en los mercados internacionales del azúcar, los intereses azucareros beliceños tienen problemas considerables que solucionar dentro del país. La mano de obra agrícola en Belice es un producto valioso - una situación totalmente opuesta a la de los demás países de la región - en el sentido de que la salud económica del país depende de mantener a los trabajadores en las áreas rurales. Si estos trabajadores consideran que sus esfuerzos se ven obstaculizados por falta de caminos adecuados al grado que ello está causando que abandonen las tierras, entonces un programa rural de rehabilitación de caminos no sólo es una necesidad desde el punto de vista de la industria del azúcar, sino también desde el punto de vista de consideraciones sociales.

Como un incentivo adicional para los productores permanezcan en las áreas de la caña, el programa de caminos podría incorporarse a un 'paquete' dirigido a estimular el inicio de nuevos productos, especialmente hortalizas. El 'paquete' podría incluir asistencia técnica, financiera y de mercadeo.

Bananos

Observaciones generales. Los bananos constituyen aproximadamente el 5% de los ingresos de exportación, y aunque se espera que el tonelaje absoluto será casi el doble en el año 2000, se prevé que la participación de la industria en los ingresos de exportación se mantendrá más o menos constante.

Es una industria en ciernes que desde su reintroducción en 1975 todavía requiere de asistencia gubernamental. Según el Economist Intelligence Unit, a pesar de un mercado protegido en el Reino Unido, con arreglo a la Convención Lomé, la industria ha sufrido de mala administración en las plantaciones, subcapitalización y problemas de transporte. El que la Junta de Control de Bananos (BCB) se hiciera cargo no ayudó en nada: a mediados de 1985, la BCB había acumulado Bc \$17,7 millones de deudas. Ahora los 2.200 acres de plantaciones del consejo han sido vendidos al sector privado. La cosecha de exportación se comercializa a través de Fyffes, una sociedad británica, y sus ingresos han aumentado constantemente debido a acuerdos favorables de

precios. El objetivo del gobierno es ampliar la producción hasta el nivel de 1,5 millones de cajas por año necesarias para que sea rentable que un barco bananero haga visitas semanales. Actualmente, el total de la cosecha de exportación se mueve por barcaza de Big Creek a Puerto Cortés en Honduras para su transbordo.

Resultados de las Entrevistas. Los bananos están haciendo un esfuerzo para lograr una situación firme y está programado que los privilegios de incentivo terminen en 1992. La ausencia de un servicio directo de embarques de exportación significa que los bananos tienen que ser cortados antes de tiempo y, por lo tanto, es difícil practicar control de calidad y de aspecto.

Cuando la superficie de cultivo de los bananos aumente y la producción llegue a unas 30.000 a 40.000 cajas por semana, se espera que haya disponible un servicio directo. Las instalaciones actuales de barcaza pueden acomodar calados de 5 y 7 metros, y se considera que agregar un puerto bananero en Big Creek no es un esfuerzo mayor de ingeniería. El Banco Mundial ha estimado que agregar un puerto bananero en Big Creek costaría unos \$3,2 millones. La industria considera que un desembolso más modesto podría ser suficiente.

En términos de los problemas actuales de transporte, los caminos de las siembras bananeras a la Carretera Sur están en muy malas condiciones. Asimismo, la conexión de la Carretera Sur con Big Creek también está en malas condiciones. Finalmente, Big Creek no tiene personal de aduanas, inmigración y salud. Actualmente los que usan Big Creek - los productores de mango y los camareros también usan estas instalaciones - tienen que pagar para traer personal de la ciudad de Belice para desempeñar estas funciones.

Evaluación. La AID está financiando un programa de carreteras secundarias en Belice que, probablemente ayudará a los productores de bananos. Las mejoras a la Carretera del Sur y la construcción de un gran puerto bananero en Big Creek también beneficiarían a la industria bananera. Sin embargo, no hay suficiente evidencia aún de que la industria logre los niveles necesarios para justificar un servicio marítimo directo. Por lo tanto, es importante observar el progreso de la industria antes de recomendar estas mejoras en el transporte en relación con sus beneficios únicamente para la industria bananera.

Las instalaciones portuarias en Big Creek también sirven a los productores de mango y criadores de camarones. Por el momento, debería estudiarse la respuesta de estos exportadores al programa de carreteras secundarias de la USAID en el área. Claramente, las instalaciones portuarias y carreteras al sur de Dangriga son deficientes. Si los resultados del programa de carreteras secundarias fueran estimulantes, debería considerarse una revisión de mejoras en los demás sectores del transporte.

La ausencia de oficiales de aduanas, salud e inmigración en el área debería remediarse. Anteriormente, el personal del Oficial de Distrito incluía personal que llevaba a cabo esta función 'según necesidad'.

Madera

Aunque las reservas de madera dura del país son significativas -- los estudios indican que se produce únicamente el 5 por ciento del potencial anual -- la madera ya no es competitiva internacionalmente y los mercados para palo campeche (una fuente de tinturas) y chicle (base para goma de mascar) han sido copados por sustitutos sintéticos.

La exportación de maderas, principalmente al Caribe, es en pequeña escala; las instalaciones son ineficientes y subcapitalizadas; no hay instalaciones para secar en horno. De hecho, debido a la mala calidad local, la ciudad de Belice importa madera. Sin embargo, durante una reunión reciente de los Ministros de Agricultura de la Comunidad del Caribe, se discutió la promoción de la madera de la región a fin de reducir los productos importados desarrollando los amplios recursos forestales del Caribe (particularmente en Guyana y Belice).

Resultados de las Entrevistas. En general, los troncos se mueven por río y carretera a un aserradero. En Spanish Lookout, en el Distrito de Orange Walk, el aserradero se encuentra sobre la Carretera Occidental y los productos se llevan por camión a Belice para consumo local y exportación. Antes de la devaluación mexicana, la mayoría de las ventas extranjeras estaban destinadas a ese país. La industria busca la forma de aumentar sus modestas ventas a los EE.UU. y a Jamaica. Actualmente, arguyen que las altas tarifas marítimas reducen en forma substancial las ganancias en tales ventas. Se está duplicando la capacidad del aserradero, a unos 60 metros cúbicos de producción diaria. Los personeros esperan que los mayores volúmenes de exportación permitirán negociar tarifas marítimas más favorables.

No se mencionaron problemas en relación con el movimiento de troncos a los aserraderos.

Evaluación. Con la devaluación del peso mexicano, a partir de 1982, las ventas de madera a ese mercado virtualmente han desaparecido. La industria está ahora buscando mercados de exportación y la afirmación de que los costos de transporte a los Estados Unidos y al Caribe son demasiado altos es casi una respuesta refleja. Se podría hacer una inversión nacional significativa en un horno secador y, por lo tanto, hacer posible la exportación de maderas curadas de alta calidad. Un informe y un análisis de mercado favorables podrían quizás atraer a inversionistas del sector privado extranjero.

EXPORTACIONES NO TRADICIONALES - AGRICOLAS

Productos Cítricos

Observaciones generales. La industria cítrica exporta concentrados congelados desde las instalaciones portuarias en Commerce Bight, cerca de Dangriga, y en 1985, representó el 19% del valor de exportación.

La producción de cítricos, principalmente naranjas (3.812 has) con algo de toronjas (1.272 has), está concentrada en el Valle de Stann Creek; el 10 por ciento del área está localizada en el oeste del país. Nuevas plantaciones se están extendiendo a lo largo de las carreteras de Stann Creek a tierras menos apropiadas. Establecida en 1930, el desarrollo sostenido de la industria ha sido obstaculizado por fluctuaciones notorias en el precio del mercado. La Commonwealth Development Corporation aporta fondos para programas de rehabilitación para agricultores y da asesoría sobre los cultivos.

Dos plantas de procesamiento producen concentrados para exportación, así como algunos productos enlatados y aceites. Belize Food Products es una subsidiaria de Nestlé, que produce principalmente para el mercado estadounidense. La Citrus Company of Belize es propiedad en un 51 por ciento de Trinidad Citrus Association, su cliente principal, con una participación minoritaria en manos de productores beliceños. Los procesadores tienen el control efectivo de la industria, ya que son propietarios del 32 por ciento de los naranjales (1985).

Las heladas y plagas de Florida en 1983-84 llevaron a un aumento en los precios de los cítricos y a que los cítricos sean el segundo producto de exportación y en cuanto a valor entre los ingresos agrícolas de Belice. La abolición de la tarifa del 30 por ciento sobre la exportación de concentrados, de conformidad con las condiciones de la Iniciativa de la Cuenca del Caribe ayudó a la industria, lo que ha hecho posible que Belice compita con los productos brasileños en el mercado estadounidense. La mejora del mercado ha estimulado a que los productores programen duplicar la superficie para 1989. Además, el gobierno está investigando, conjuntamente con la British Overseas Development Administration, la posibilidad de desarrollar 12.000 hectáreas en el distrito meridional de Toledo.

En octubre de 1985, Minute Maid, la filial de jugo de frutas de Coca Cola, participó en un consorcio estadounidense que adquirió 277.615 hectáreas de bosques en el noroeste de Belice. Durante los próximos cinco años, la compañía plantará 10.000 hectáreas de naranjos. El valor de la inversión será de aproximadamente \$50 millones. Se tiene planeado exportar la fruta, entera, a la Florida para su procesamiento, aunque la compañía podría construir una planta de concentrados después de 1990 si la producción lo justifica. Sin embargo, muy poco del programa se había puesto en marcha en 1987.

Resultados de las Entrevistas. Las dos plantas de procesamiento más grandes de Belice usan la Carretera Hummingbird como su arteria principal. Su reacción a la condición de este camino refleja la situación característica para los productores agrícolas en el país. Esta carretera de una vía se ha deteriorado a tal extremo que queda muy poco de la construcción original, dejando una superficie llena de baches y surcos. Las compañías procesadoras están obligadas a ser totalmente autosuficientes en lo que respecta al transporte y por lo tanto tienen que usar y mantener una verdadera flota de equipo para sacar la fruta del campo así como para llevar el producto al muelle en Commerce Bight. La mala situación de la carretera aumenta seriamente el costo de producción porque:

- o todo el equipo de transporte está sujeto a roturas frecuentes que requieren
 - equipo auxiliar excesivo
 - inventario excesivo de piezas de recambio

- talleres de reparación muy grandes
- un equipo permanente de mecánicos
- o los tiempos de transporte para todos los movimientos son inaceptablemente largos, resultando en
 - uso de más equipo
 - mayores costos en mano de obra de conductores.

También se hizo ver que los concentrados congelados no podían tolerar un tiempo de transporte, de la fábrica al puerto, de más de tres horas, limitando así la distancia tierra adentro a la que se puede ubicar una planta.

Las compañías veían con preocupación la necesidad de pagar por los servicios de personal de aduanas, salud e inmigración que se trae de la ciudad de Belice. Se afirma que estos gastos aumentan el costo de transporte de exportación en, aproximadamente, \$5 por tonelada. Aunque ésto es insignificante respecto del valor de exportación de \$2.000 - \$2.500 por tonelada de concentrado, se percibía como una molestia. Un irritante adicional fue la percepción que el dinero pagado por este servicio se utiliza para mejoras al puerto de la ciudad de Belice.

En 1985, de los 1.250.914 galones de concentrado de jugo de naranja y toronja exportados, 933.287 galones, o sea el 75%, fue a los EE.UU. El Reino Unido y Trinidad recibieron el resto. Se han hecho esfuerzos para exportar naranjas y toronjas frescas, particularmente a los mercados del Caribe, pero la falta de un servicio directo de barco, de Belice a las islas, ha imposibilitado la operación.

Evaluación. La mejora de los caminos que conducen a Dangriga ayudarán a la industria cítrica. Sin embargo, la justificación para la rehabilitación de caminos, urgentemente necesitada, no se puede relacionar con ninguna industria en particular. Dentro del contexto de una justificación general, que tomaría en cuenta los beneficios para los viajes de pasajeros, así como mejoras en áreas como salud pública, educación, seguridad nacional, etc., no deben pasarse por alto los beneficios para la prometedor industria cítrica. Las etapas preliminares para la rehabilitación de la Carretera Hummingbird estaban en marcha al momento de realizarse este estudio.

30

Con respecto a las quejas sobre demoras y pago de oficiales de aduana, inmigración y salud que viajan de la ciudad de Belice, debe mencionarse que la Empresa Portuaria administra ambos puertos y considera poco rentable dedicar personal al bajo volumen de Commerce Bight. La reinstalación de estas funciones como parte de las atribuciones del Oficial de Distrito podría aliviar la fricción, en ambos lados.

El reciente interés mostrado por la Tropical Shipping Company en el establecimiento de un servicio regular de barcos a Belice podría ser muy positivo para la apertura de nuevos mercados para los cítricos de Belice.

Pescado y mariscos.

Observaciones generales. La exportación de langosta, camarón, caracol, pescado y cangrejo (stone crab), primordialmente a los Estados Unidos, es una actividad exitosa y rentable que representa más del 10% de los ingresos de exportación. La industria aumentó por un auge de los precios a finales de los años 70. Es también una fuente vital de alimento para consumo nacional.

La industria de exportación está dominada por cuatro grandes cooperativas de pescadores que proveen crédito, instalaciones de almacenamiento refrigerado, y una organización de mercadeo para sus 800 miembros. Se estima que hay unos 400 pescadores independientes, que suministran pescado para el mercado nacional, y un pequeño comercio de exportación de pescado de agua dulce, principalmente bagre.

El área de más rápida expansión es la maricultura. El primer criadero de camarones fue establecido en 1978. Es la intención criar variedades del Atlántico y del Pacífico para exportación, tanto de adultos para consumo como de larvas para productores grandes, tales como el Ecuador. Las primeras exportaciones de la General Shrimps se hicieron a fines de 1985, comercializadas a través de una cooperativa local, pero los problemas laborales en 1986 han sido un obstáculo para la industria y por ello no se han logrado las metas de exportación.

Unas compañías estadounidenses también están desarrollando la crianza de la bogavante, la langosta americana y el langostino. Una investigación financiada por la USAID sobre la viabilidad de un criadero de caracol marino también está en marcha.

Se estima que las exportaciones de pescado y mariscos crecerán rápidamente en los próximos 10 a 15 años, y si se alcanzan los volúmenes proyectados, la industria podría igualar la del azúcar y cítricos como uno de los productos de exportación más rentables de Belice.

Resultados de las entrevistas. Las nuevas regulaciones camioneras, que requieren que los vehículos registrados en el extranjero transfieran sus cargas a vehículos con registro beliceño en las fronteras, ha obstaculizado la importación de cajas de cartón para embarques. La industria pesquera compra cajas para embarques en El Salvador, y el primer resultado de la nueva ley fue que éstas fueron abandonadas en la frontera Guatemala-Belice, donde no había instalaciones cubiertas para su almacenamiento.

Llevar las cajas a la ciudad de Belice fue un costo adicional para los intereses pesqueros beliceños. Algunas compañías beliceñas están exoneradas de esta nueva regulación, pero estas exoneraciones parecen ser otorgadas al azar y no en base lógica. El problema creado por las nuevas regulaciones camioneras fue solucionado por las cooperativas - o por lo menos minimizado - con la compra adelantada de cartones suficientes para un año.

Las exportaciones van a los Estados Unidos en contenedores refrigerados. La ruta es Belice-Puerto Cortés-Rowaton-Miami. Ya que los productos están congelados, el viaje de 5 a 7 días no es demasiado molesto. El volumen es de aproximadamente un contenedor de 20 pies cada 10 días durante la temporada de la langosta, de julio a marzo. Por lo tanto, ni se justifica ni se espera un servicio directo.

El pescado fresco se transporta a Florida por aire. Las cooperativas no tienen quejas del servicio. Sin embargo, para los camarones y la langosta, los costos del flete aéreo no son compensados por las ventajas marginales adicionales en los precios de venta del producto fresco comparado con el congelado.

Evaluación. Las nuevas regulaciones camioneras no han creado un obstáculo mayor de transporte para el grupo pesquero. Sin embargo, la regulación, que podría haber sido causada por el excedente de vehículos resultantes de la reducción en la industria azucarera, es contraria a los esfuerzos por reforzar las economías regionales y ampliar el comercio intra y extraregional.

En lo que respecta a la exportación de pescado en hielo, la mayoría de las líneas aéreas son renuentes a aceptar cualquier producto en hielo - no sólo pescado. Se dice que el descongelamiento del hielo puede dañar la otra carga en el mismo compartimiento. Los exportadores de otras partes de la región han investigado otros métodos de refrigeración que serían aceptables para el transporte por aire.

La industria pesquera en Belice funciona en dos esferas bastante distintas: en el mar dentro del arrecife y más allá del mismo. La captura nacional de mariscos y la mayoría del pescado proviene de dentro del arrecife. Tradicionalmente, esta área se estima como de propiedad exclusiva de los pescadores beliceños. La capacidad, dentro del arrecife, es considerada por muchos como cercana al rendimiento máximo, dejando únicamente la pesca de altura como una fuente de crecimiento. Aunque es conocido que la población más allá del arrecife es grande, no se ha hecho ningún análisis detallado. Por ejemplo, el potencial de la langosta es virtualmente desconocido.

Si se desea desarrollar la pesca de altura, deben hacerse inversiones de capital en barcos y equipo adecuados. Para este propósito, las cooperativas pesqueras de Belice están buscando posibles socios en empresas conjuntas para ayudar a abrir nuevas zonas de pesca de altura.

Carne y Ganado

Observaciones generales. La producción de carne de vacuno se ha mantenido bastante estática desde principios los años 70, aunque con la reciente aprobación de la USDA y los programas para ampliar el matadero Belize Meats, se proyecta que la producción de carne de vacuno se duplicará en los próximos 10-15 años. La exportación de ganado en pie está prohibida para evitar el agotamiento del hato reproductor, aunque en 1984 se realizó un negocio de buenas utilidades valorado en Bz\$ 6 millones con las Indias Occidentales Francesas, durante una suspensión temporal de la prohibición, de 1983 a 1985.

Cerdo, leche fresca y pollo abastecen el mercado nacional, suplementado por importaciones de productos de leche. La nueva lechería (financiada por USAID) abierta a mediados de 1986 aliviará la dependencia del país de las importaciones.

Cacao

Observaciones generales. El cacao, la materia prima para hacer cacao y chocolate, no es en la actualidad una exportación de importancia. Sin embargo, figura muy alto en estudios recientes, como uno de los productos de exportación con el potencial más prometedor de Belice. Si se realizan las proyecciones, podría igualar o exceder a los bananos en ingresos.

El sur, subdesarrollado, del país tiene un clima y suelos adecuados y se está llevando a efecto un proyecto de desarrollo. Se proyecta que la producción alcanzará a 600 - 800 toneladas de granos en 1990 y casi 3.000 toneladas en el año de 2000.

Resultados de las entrevistas. Personeros de Hershey en Pennsylvania, EE.UU. (Hershey Corporation es el único comprador de cacao de Belice) no ve problemas de transporte para llevar el producto a los Estados Unidos. Actualmente, Belice está exportando alrededor de 114 toneladas por año, y aun si esta cantidad fuese aumentada en forma substancial, se espera que el transporte vial y marítimo no tendrán ninguna dificultad.

Todo el cacao se produce en plantaciones en el valle del río Sibun, al sur de Belmopan, sobre la Carretera Hummingbird, pero se transporta hacia el norte por camión al puerto de la ciudad de Belice para embarque, el camino al este que conduce al puerto de Commerce Bight está en condiciones demasiado malas. Inundaciones estacionales bloquean ocasionalmente la carretera a la ciudad de Belice, pero el cacao no es una cosecha perecedera y puede almacenarse hasta que la inundación desaparezca.

El área tradicional de producción al sur del distrito de Toledo, si se desarrollara de nuevo, podría ser más afectada por las condiciones de la carretera. Aunque las cosechas podrían usar las carreteras principales existentes a Punta Gorda para embarque por barcaza o barcos de cabotaje de poco calado a Belice, habría necesidad de carreteras de acceso a las plantaciones. Hershey indicó que no habría límites a la aceptación por parte del mercado del aumento a corto plazo de la producción de Belice.

Con respecto a problemas institucionales, la firma no tenía más quejas que la común de demoras en inmigración para el personal que llega a Belice por aire. Hicieron el comentario que ésto era sólo una molestia para su personal, pero que podría ser una preocupación más importante para la creciente industria turística.

Evaluación. Esta industria es característica de una industria de poca intensidad de transporte, pero aun así evidentemente se beneficiaría de una red de transporte mejorada. No existen obstáculos importantes a la exportación de la producción existente y proyectada. Por ejemplo, un aumento extraordinario de la producción en el sur, como para alcanzar estándares brasileños de 650-700 kg/hectárea, sólo se podría lograr eficientemente si se construyen nuevos caminos de acceso a los predios agrícolas para unir las áreas productivas con la red de carreteras existente. Buena parte de la evaluación sobre el transporte de la industria cítrica también es aplicable a la industria del cacao.

Arroz

Observaciones generales. Belice es autosuficiente en arroz, pero tiene capacidad para duplicar su producción, y suministrar, para exportación, más de 6.000 toneladas métricas por año. Los obstáculos principales al crecimiento están en el mercadeo, en el que los Estados Unidos y Tailandia dominan los mercados mundiales. Los mercados regionales están dominados por Guayana y Surinam, pero Belice podría comerciar con sus vecinos regionales y con México. Está claro no debe considerarse un aumento para exportación de este producto de bajo precio unitario, a no ser que se establezca primero una clara ventaja competitiva.

Fruta, Hortalizas y Miel

Observaciones generales. La exportación de hortalizas frescas como pepinos, oca y chiles pimientos a los Estados Unidos durante la estación es una nueva gestión iniciada como resultado de la Iniciativa de la Cuenca del Caribe. La industria tiene el apoyo entusiasta del gobierno y las agencias USAID como parte del programa de diversificación de cultivos. En 1984, las hortalizas de invierno fueron el sector de exportación de más rápido crecimiento. La industria contribuye con aproximadamente el 2 por ciento de los ingresos de exportación de Belice y, aunque probablemente se mantenga constante la proporción, se proyecta duplicar la producción para mantenerla.

El potencial de producción de miel es bueno, pero los distritos productores actualmente están saturados de colmenares. Se considera que la miel de Belice es excelente y con el desarrollo de nuevos distritos sus perspectivas de mercado son buenas. En 1985, se exportaron casi 50.000 galones de miel, con un valor de Bz \$400.000, de los cuales 30.000 galones fueron exportados al Reino Unido.

Resultados de las Entrevistas. La industria está centralizada en el área de Mango Creek al sur de la Carretera Hummingbird. Actualmente, el comercio de exportación de frutas y hortalizas es manejado por una compañía, Caribe Farm Industries Ltd., y los productos se transportan por barcaza de Dangriga a la ciudad de Belice, en contenedores refrigerados, para envío posterior por mar a Miami, o por camión, a través de México, al nuevo centro de distribución de la compañía en McAllen, Texas.

El transporte al norte, por camión, incluye tomates, oca, chiles pimientos y pepinos. El viaje de regreso transporta cajas de cartón y materiales, equipo y suministros necesarios. El equilibrio entre los transportes hacia el norte y el sur mantiene los costos bajos.

Los fletes marítimos son mayores que los fletes por camión, pero las exigencias del mercado han excedido los volúmenes movidos únicamente por camión. A principios de 1987, la compañía recibió 10 camiones más y contenedores refrigerados y se concentrará en las operaciones camioneras. El transporte marítimo se seguirá usando para mercados en el este y medio oeste de los Estados Unidos.

La compañía ha hecho el transporte del producto por camión a McAllen comercialmente viable y está lista para contactar a Hershey para ofrecer un sistema más competitivo para transportar cacao en grano a los Estados Unidos.

Los representantes de la compañía han indicado que consideran que una carretera nueva o substancialmente mejorada que una el sur del país con la ciudad de Belice abriría 'cientos de miles de acres de buena tierra agrícola con un evidente y dramático impulso para el país en 5 años'. Generalmente, tienen mucha confianza en el futuro de Belice. Consideran que pueden más que competir con México en suministrar frutas y hortalizas a los Estados Unidos.

Recientemente, la compañía construyó instalaciones para procesar hortalizas en la Milla 40, en la Carretera Norte y han notado un aumento inmediato en la demanda de los agricultores locales que quieren vender su producto. A su vez, la compañía provee a los agricultores de asistencia técnica.

Los costos de transporte son de aproximadamente 10 centavos de dólar por kilogramo para un producto que se venda entre 60 centavos y \$2.00 por kilogramo, dependiendo de la clase. Esto representa un elemento de transporte de entre 5 y 17 por ciento del precio CIF. Por consiguiente, la industria se muestra moderadamente sensible a las fluctuaciones en costos de transporte.

Con respecto a los obstáculos en el transporte, la compañía mencionó los reglamentos estadounidenses que impiden a los vehículos con registro extranjero ingresar más de 40 kilómetros en los Estados Unidos. Esto se ha mejorado en parte porque poseen vehículos con doble registro y por un uso eficiente de su centro de distribución en McAllen.

Una preocupación más urgente, aunque por el momento únicamente una molestia, es la costumbre de 'mordidas' en México, por la que los 'federales' y más recientemente la patrulla de carreteras, exigen pago en dólares sin ninguna razón legal. Con motivo del pánico generalizado sobre el peso, la costumbre va en aumento, tanto en el número de los que lo practican como los montos en dólares exigidos. Sin embargo, aún está lejos de convertirse en una carga financiera o de obligar a la industria a recurrir al transporte marítimo.

Evaluación. La política de los Estados Unidos de requerir un cambio de vehículos para que tengan registro estadounidense a poco de pasar la frontera parece contradecir el espíritu de la CBI: una cosa es imponer normas sobre seguridad y rendimiento del vehículo; otra es la discriminación por la matrícula del vehículo.

Otro peligro para esta compañía surge de las nuevas regulaciones beliceñas sobre camiones. Una legislación de este tipo invita a represalias. Si México rechaza permiso para que los vehículos beliceños transiten en el país, se necesitarán dos cambios de vehículo para llegar a Los Angeles. El impacto de una cosa así será adversa pero no se puede prever con claridad en este momento.

EXPORTACIONES NO TRADICIONALES - INDUSTRIALES

Como se ilustra en el Cuadro 3.6, de las exportaciones por Bc \$32.067.000 del sector industrial, el 99% se compone únicamente de los cinco rubros indicados. De estos rubros, las exportaciones de textiles y vestuario representan el 97% del total.

Tabla 3.6
Belice
Principales Exportaciones Industriales
1985
(miles de Bz\$)

<u>Descripción</u>	<u>Valor</u>
Productos farmacéuticos	319
Aceite de toronja	123
Aceite de naranja	388
Mobiliario	113
Textiles y Vestuario	<u>31.050</u>
Total	31.993

Fuente: Oficina Estadística Central

Sin embargo, el valor económico del sector ropa está un tanto distorsionado por el hecho de que el valor de exportación indicado en los documentos es el valor total de las mercaderías, y no el valor agregado en el país. De los rubros restantes, las exportaciones de aceites cítricos para la industria farmacéutica representan el grupo mayor, e ilustran que el sector industrial depende fuertemente del sector agrícola.

Vestuario

Observaciones Generales. Los ingresos de la industria del vestuario fueron el 25 por ciento de las entradas de exportación para 1985. Sin embargo, el valor agregado neto a la economía por esta industria es muy bajo, siendo primordialmente una fuente de empleo. El costo de las materias primas importadas anula en gran parte los ingresos de exportación. Sin embargo, la industria es una operación manufacturera de mucho éxito.

Resultados de las Entrevistas. Los transportistas mexicanos mueven los textiles de una planta en los Estados Unidos, en la frontera mexicana, y una instalación industrial en Belice. El transporte de regreso lleva jeans y overoles a los Estados Unidos. Por el transporte se paga una tarifa fija que asciende a \$0,40 por kilogramo.

Los fabricantes cuentan con una exoneración temporal de la nueva regulación de camiones pero están preocupados que la exoneración no sea renovada.

El viaje dura una semana en cada sentido. El programa de envíos ha sido fijado de tal forma que evita las demoras de viernes y lunes en cruzar la frontera mexicana. En Belice las existencias se mantienen al mínimo y los contenedores en ambos sentidos se cargan a capacidad. Como están las cosas en este momento, la compañía está totalmente satisfecha con su situación básica de transporte.

Evaluación. Esta es una industria sin mayores requerimientos de transporte y ha logrado un alto nivel de productividad. Es un factor importante en la economía beliceña y aun así son vulnerables por las nuevas regulaciones camioneras y la incertidumbre sobre la renovación de su exoneración mencionada. La cooperativa pesquera no pudo obtener una exoneración así de las regulaciones camioneras pero lograron minimizar el impacto acelerando las compras y creando existencias. Esta posibilidad no está abierta a la industria del vestuario.

Cualquier regulación que requiera el transbordo de la carga en la frontera de Belice con México amenazaría la existencia de la industria. Además, la exoneración concesionaria de impuestos (exención tributaria) para el fabricante principal concluirá dentro de un año, en cuyo momento estará obligada a pagar los impuestos sobre la renta en su totalidad. Por lo tanto, la viabilidad futura de la industria será medida por el rendimiento de esta compañía al cambiar las dos ventajas concesionarias.

BELICE

CAPITULO 4

EL TRANSPORTE NACIONAL

Belice tiene acceso a transporte por carretera, aire, rios interiores y rutas de navegación costeras y el mar del Caribe. El único ferrocarril nunca fue reparado después de la desaparición de la primera industria bananera y ya no está en servicio.

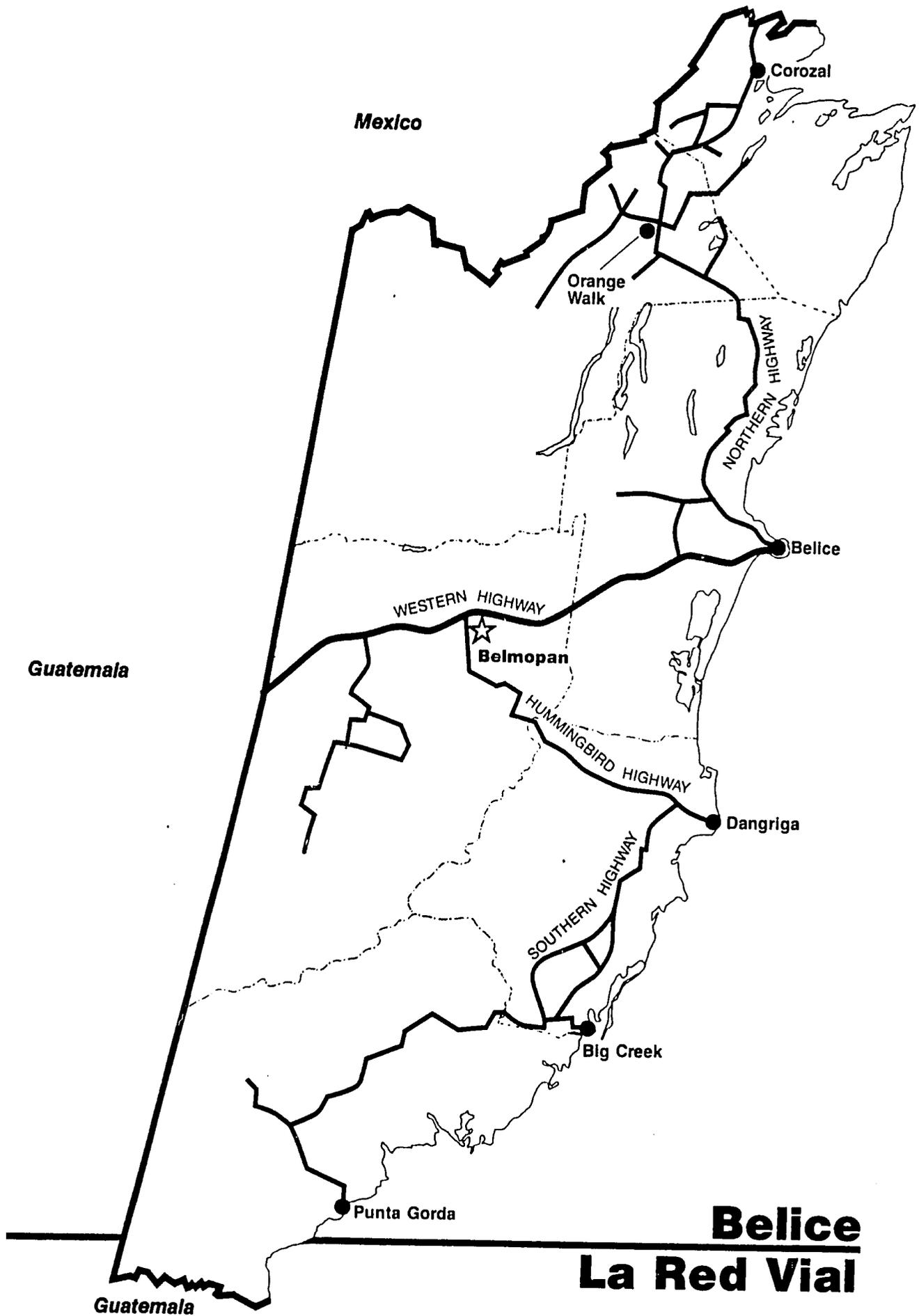
TRANSPORTE POR CARRETERA

Belice tiene alrededor de 2.500 km de carreteras, de las cuales 350 km están pavimentadas. Un estudio reciente de Louis Berger International Inc. describe en detalle la situación de la red de carreteras y da un estimado de costos para la construcción y rehabilitación de parte de la misma. Para mayor información, debe consultarse dicho informe.

Principales Carreteras

Las rutas terrestres principales incluyen la Carretera Norte, que conecta a la ciudad de Belice con Chetumal, en la frontera mexicana. Esta carretera sirve las áreas de caña de azúcar de Corozal y Orange Walk. Excepto los 25 km más próximos a la ciudad de Belice, que es vieja y muchas veces arreglada, los 150 km de la Carretera Norte están en condición más que aceptable.

La Carretera Oeste conecta a Belice con Belmopan y continúa hasta la frontera con Guatemala. Esta ruta, de 134 km, casi toda asfaltada en gran parte está en condiciones razonables y la superficie de grava de los 18 km antes de la frontera está en condiciones regulares.



La carretera Sur, de 163 km, va de Dangriga/Stann Creek a Punta Gorda y sirve los distritos de Stann Creek y Toledo. Tiene una superficie de grava y frecuentemente se inunda. Las mejoras de las peores partes están siendo financiadas por el Banco Mundial y el Reino Unido.

La Carretera Hummingbird, de 88 km, conecta los distritos sureños con el resto del país. La carretera de una pista, con puentes angostos de una vía, está en condiciones malas y, a veces, peligrosas. En 1985/86 se hicieron algunas mejoras, pero sólo a los 18 km en el Valle de Stann Creek. Las mejoras en las secciones montañosas serán costosas pero hay planes en marcha para rediseñar y rehabilitar la carretera completa.

Una alternativa a la Carretera Hummingbird es una carretera en la planicie costera, directamente al sur, desde la ciudad de Belice a Dangriga, que sería costosa por las condiciones pantanosas. No se han hecho estudios de factibilidad pero Louis Berger International menciona en su informe el costo de tal carretera y el impacto potencial de la misma sobre el desarrollo del puerto en Stann Creek.

Carreteras Secundarias

La mayoría de las carreteras secundarias fueron originalmente construidas para servir a una industria en particular, a saber:

Distrito Corozal	-	Caña de azúcar
Distrito Orange Walk	-	Agricultura en general/ madera
Distrito de Belice	-	Arroz/agricultura en general
Distrito Cayo	-	Madera/agricultura en general
Distrito de Stann Creek	-	Cítricos/industria bananera
Distrito de Toledo	-	Madera/arroz

y en su condición influye la buena o mala fortuna de la industria para la cual fue construida. Generalmente, las carreteras secundarias son mejores en el sur, por ser mejores los materiales de construcción. En 1984, no había planes de nuevas carreteras.

La responsabilidad del mantenimiento y reparación de las carreteras de Belice corresponde al Ministerio de Obras Públicas (MOW). Para llevar a cabo estas tareas, el MOW mantiene una flotilla de equipo de construcción y un taller en Belmopan. Como se encontró en toda la región, el equipo de caminos era en su mayoría usable, debido, en gran parte, a deficiencias del taller. No existía sistema para la adquisición rápida de repuestos, las instalaciones y herramientas del taller eran inadecuadas para las funciones de reparación y mantenimiento de equipo pesado, y los defectos de la administración obstaculizaban la introducción de cualquier mejora seria. Hasta hace poco no se podía decir que se realizaba un mantenimiento práctico de las carreteras.

En vista de las deficiencias del programa de caminos, el Banco Mundial financió una investigación detallada de todos los caminos de Belice, tomando nota de sus estándares de construcción, condición, etc. Sobre esta base, la USAID patrocinó un programa de caminos rurales con el fin de mejorar la situación de los mismos en el país. El programa se llevó a cabo mediante la operación de dos unidades de construcción de caminos, de 20 personas, bajo la supervisión de ingenieros de los Estados Unidos. El personal de las unidades fue capacitado en todos los aspectos del mantenimiento de caminos rurales, desde cuidado y servicio del equipo hasta la administración de la unidad. Como parte del programa, se importaron 103 puentes de acero para facilitar la provisión de un acceso adecuado.

A pesar del evidente éxito del programa de caminos rurales, sólo se terminó un 28% del trabajo requerido para mantener las carreteras nacionales y los caminos rurales, en un año promedio. El efecto neto es que los caminos de Belice están empeorando en forma continua.

La Industria Camionera

La industria camionera de Belice se divide en dos grupos que son: los camiones mantenidos por los agricultores y productores para sus propios fines, y los camioneros independientes.

Los camioneros independientes son simplemente un grupo de pequeñas operaciones - usualmente propietarios-conductores - pero con un pequeño grupo de flotillas. Esto ha sido el resultado del comercio tradicional del país, a través de puertos a los Estados Unidos y Gran Bretaña, en vez de transportes de larga distancia a los vecinos centroamericanos. Actualmente la situación en Belice favorece la operación de los agricultores/camioneros en comparación con los camioneros

independientes, porque hay más disponibilidad de financiamiento para el operador mayor y porque la falta de servicios de apoyo independientes requiere que la operación de camiones sea totalmente autosuficiente.

Habitualmente, los camiones de 2 ejes con capacidad de 6 toneladas y los tractores/semi-trailers de 20 a 25 toneladas que componen la flota son importados con 6 años de antigüedad, al final de su vida depreciada en los Estados Unidos. Debido a las condiciones generalmente buenas de los caminos en los Estados Unidos, los sistemas de suspensión de los camiones usualmente están en muy buenas condiciones. Requieren todavía refuerzos para uso en Belice. Sin embargo, el poco recorrido en su uso en Belice no hace deteriorar significativamente el motor ni la transmisión. Estos camiones usados son por lo tanto adecuados para las condiciones de Belice, poco costosos en su adquisición (más o menos, 15% del costo nuevo) y los derechos de importación del 53% no son tan onerosos como lo serían para un vehículo nuevo.

Es habitual que los costos de transporte por camión en Belice se calculen por hora en vez de por tonelada o distancia. Al momento del estudio, oscilaban entre Bz\$ 75 a 100 por hora, mientras que la regla general para acarreos largos era aproximadamente de Bz\$ 2 por milla. Esto resultaba en cargos de US \$2.500 a US \$3.000 para transportar un producto, a través de México, a la frontera estadounidense, aunque las cifras se basan en la premisa de que no habría carga de regreso.

Las comparaciones de costos de transporte por camión se hacen normalmente en base de costo por tonelada-kilómetro, pero cuando los cargos se computan por hora, la estadística de tonelada-kilómetro se vuelve altamente variable. Tomando un cargo promedio de Bz \$85/hora (US \$42,5/hora), una velocidad promedio de 40 km/hora y una carga -- representativa de 20 toneladas, la tarifa se convierte en 5,3 centavos por tonelada-kilómetro. Esta cifra se compara favorablemente con la tarifa obtenida en otros países de la región. Claramente, si la carga se reduce a 10 toneladas o menos, el cargo se vuelve menos razonable, aunque debe mencionarse que la mayoría de los camioneros de la región calculan las tarifas sobre una base similar.

Para transportes más largos a través de México, donde se pueden lograr velocidades promedio mayores y se transportan cargas mayores, cambia nuevamente la estadística de tonelada-kilómetro. La distancia de Belice a la frontera de los Estados Unidos es de alrededor de 2.100 kilómetros, un cargo característico sería de US \$2.600 y cargas máximas llegan a 30 toneladas (65.000 lbs). La estadística se convierte en un poco más de cuatro centavos por tonelada-kilómetro, que es extremadamente competitiva.

Los precios de gasolina en las bombas eran de US \$1,80 y US \$1,85 por galón (US \$0,476 y US \$0,489 por litro), mientras los costos del diesel eran de US \$1,39 por galón (US \$0,367 por litro). No se hacían concesiones para camioneros comerciales con respecto al combustible, pero había importaciones libres de impuesto para las operaciones de exportación. Se ha encontrado difícil poner en práctica este incentivo para el renglón camionero.

No existen en Belice centros para la capacitación de mecánicos en diesel ni tampoco existen medios para capacitar a conductores de equipo pesado.

Las limitaciones principales son las condiciones de las carreteras (en particular, la Carretera Hummingbird) y la incertidumbre en el tráfico transfronterizo. Aunque no hay obstáculos legales, se le ponen trabas a los camiones de Belice en México y Guatemala, por lo que restringen sus operaciones a Belice. Se debería hacer un esfuerzo para obtener acuerdos entre gobiernos. La industria es subutilizada, por lo que la capacidad no es un obstáculo.

TRANSPORTE POR AGUA

Navegación Fluvial y Costera

Varios ríos y lagunetas son navegables por barcos de poco calado. Las actividades madereras utilizan el Río Belice. El uso más importante del transporte por barcaza es por la industria del azúcar que usa las vías fluviales del interior para transportar el azúcar de la refinería al norte al depósito en la Ciudad de Belice, y su posterior gabarraje a los barcos de alta mar. Los productos cítricos también se transportan por gabarra del distrito de Stann Creek a la ciudad de Belice, al igual que los bananos de Big Creek a Puerto Cortés, en Honduras, para su embarque.

Antes de completarse el nuevo puerto en la ciudad de Belice en 1980, las cargas de importación también se movían por gabarraje. Sin embargo, ahora las importaciones contenedorizadas se descargan directamente en la nueva instalación y muchos operadores de barcas han cambiado a camiones. Sin embargo, para las exportaciones todavía se hace uso substancial de la flota restante de barcas.

Como parte de su estudio de posibles desarrollos portuarios, Louis Berger International calculó costos para embarques internos. Nuevamente se remite al lector a ese informe para un análisis a fondo.

Puertos

Las instalaciones portuarias principales son el puerto de la ciudad de Belice y Commerce Bight (Dangriga). Hay varios puertos menores y muelles de barcaza en Stann Creek (para barcasas de bananos en el sur), las refinerías de azúcar, y para barcos de pesca y cabotaje en Corozal, Dangriga, Placencia y Punta Gorda. Otras instalaciones incluyen muelles pequeños en los cayos (islas mar adentro) y otras localidades, así como puntos de amarre, mar adentro para petroleros, barcos azucareros y otros cargueros.

Cuadro 4.1
Belice
Carga Manejada en el Puerto
(toneladas)

Carga	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>
<u>Importaciones</u>				
Fertilizantes	2.435	1.976	4.834	3.455
Combustible	55.697	60.343	63.320	66.841
Trigo	6.016	4.975	n.d.	1.470
Otras generales	52.515	51.448	62.058	72.011
Total importaciones	116.663	118.742	130.212	143.776
<u>Exportaciones</u>				
Cítricos	6.063	4.446	5.609	6.966
Madera	5.743	3.598	2.360	963
Azúcar/melaza	145.949	137.766	129.577	118.809
Otras generales	<u>6.006</u>	<u>6.673</u>	<u>4.544</u>	<u>9.032</u>
Total exportaciones	163.761	152.483	142.090	135.770
Total carga manipulada:	280.424	271.225	272.302	279.546

n.d.: no disponible

Fuente: Autoridad Portuaria de Belice

54

Las cifras de movimiento de carga portuaria para el período de 1982 hasta 1985, se muestran en el Cuadro 4.1. En este período, el movimiento total de carga en las instalaciones bajo la jurisdicción de la Empresa Portuaria de Belice se ha mantenido constante, en alrededor de 275.000 toneladas métricas por año. De este total, las exportaciones representan un poco más de la mitad, un promedio de aproximadamente 145.000 toneladas.

Significativa, para los exportadores de productos no tradicionales, es la comparación entre el volumen de importaciones y de exportaciones de carga general. Con respecto a las importaciones, comúnmente los fertilizantes, combustible y trigo no usan el mismo barco o empresa de transporte que la carga general; de las exportaciones, el azúcar y la melaza no compiten con los cítricos, madera y carga general en cuanto a espacio abordo. Por tanto, en 1986 existe una demanda de espacio de importación de, aproximadamente, 75.000 toneladas, y una demanda de espacio de exportación de, aproximadamente, 20.000 toneladas. En consecuencia, hay un desequilibrio de casi 4 a 1 en la demanda de espacio para importaciones comparado con las exportaciones. Este hecho tiene claras implicaciones para el servicio marítimo, porque, posiblemente, las importaciones sean más interesantes para una empresa de transporte que las exportaciones.

Operaciones y Organización Portuaria. Tanto las operaciones como la organización portuaria han cambiado desde la apertura de los nuevos puertos en la ciudad de Belice y Commerce Bight.

Una Empresa Portuaria semi-autónoma y autosuficiente ha sido creada como organismo estatutario con una junta nombrada por el Ministerio de Comercio e Industria. De hecho, la empresa es propietaria y administra las instalaciones en la ciudad de Belice y Commerce Bight y es responsable de todas las actividades marítimas, menos carga y descarga. Las tarifas son fijadas por la Empresa, pero deben ser aprobadas por el Gobierno.

La carga y descarga se organiza privadamente por el consignatario o embarcador en los puertos pequeños, pero por filiales de agencias de embarque en la ciudad de Belice. La mano de obra está sindicalizada y debe solicitarse del Sindicato de los Christian Workers cuando se necesita.

Ciudad de Belice. El puerto principal está en la ciudad de Belice. La instalación tiene la forma de un muelle con punta en T conectado a la orilla por un puente de 762 metros de largo. La punta del muelle tiene un área de 2.400 metros cuadrados y está dividida en dos amarraderos principales: un amarradero de carga general o load-on/load-off y un amarradero ro-ro. El manejo de la carga pesada está seriamente obstaculizado por el poco espacio en la punta del muelle. La profundidad del agua a lo largo del mismo es de aproximadamente 6 metros, lo que limita el uso del muelle a barcos pequeños. Se ha estudiado el problema de la poca profundidad del agua, recientemente por Louis Berger International, y se ha determinado que aumentar la profundidad por dragado no es rentable. El gabarraje es el procedimiento normal para mover la carga de y a barcos más grandes, como barcos contenedores y tanqueros de azúcar y melazas. El puerto tiene dos grúas móviles y hay dos conexiones eléctricas para contenedores refrigerados.

Una preocupación especial en el puerto es el hecho de que la unión del puente y la punta del muelle no está en ángulo recto sino sesgado. El ángulo en cuestión hace que el giro, en la punta del muelle, de un camión con un contenedor de 40 pies sea una operación sumamente difícil, a veces con daños al contenedor.

Commerce Bight. Este muelle en T de concreto reforzado, pretensado, prefundido, sobre pilotes cilíndricos, está ubicado al sur de Dangriga. Se llega por un camino de una pista de 3 km, que va paralelamente a la orilla del mar. El puente de acceso es de 150 metros de largo y es lo suficientemente ancho para un sólo vehículo. Al igual que el muelle de Belice, hay un ángulo en el puente de acceso que, dado su estrechez, crea un peligro adicional a las operaciones de manipuleo de carga.

El muelle se usa mayormente para atender a la industria cítrica. Barcos con bodegas refrigeradas atracan en aguas de 7 m de profundidad y cargan, característicamente, 3.200 galones, por medio de tambores de 55 galones cada uno. La carga se realiza con el avío del barco y se dispone de servicio una vez cada dos semanas durante la cosecha. No hay barcos fuera de estación.

La profundidad comparativamente favorable del agua ha llevado a que se muestre algún interés en proporcionar un servicio más regular. Sin embargo, el espacio de operación en el muelle en T ha creado algunas

dudas con respecto a la eficiencia de estas instalaciones para manejar contenedores, y el hecho que la plataforma esté a mas de 5 m por encima del nivel del mar lo hace inutilizable para operaciones roll-on/roll-off (ro-ro). Sería factible, sin embargo, rebajar el nivel de la cubierta, en caso de establecerse una demanda auténtica. Dado el hecho de que este muelle está inactivo durante varios meses del año, sería un candidato ideal para un programa de reconstrucción por etapas.

Big Creek. Ubicado como a medio camino entre Dangriga y Punta Gorda, las instalaciones de barcaza para bananos en Big Creek tienen un calado de aproximadamente 5 metros. Una buena parte de los bananos que pasan por este puerto se transbordan en Puerto Cortés, en Honduras, a una distancia de unas 50 millas. Esta distancia es casi igual a la de Commerce Bight y menos de la mitad de la distancia al Puerto de Belice.

Servicios Navieros Internacionales

Hasta hace poco, la carga hacia Belice se embarcaba semanalmente desde Miami en un barco de la Hyde Shipping. En mayo de 1987, la Tropical Shipping Company estableció un servicio semanal a Belice desde Palm Beach, y expresó interés por servicio adicional.

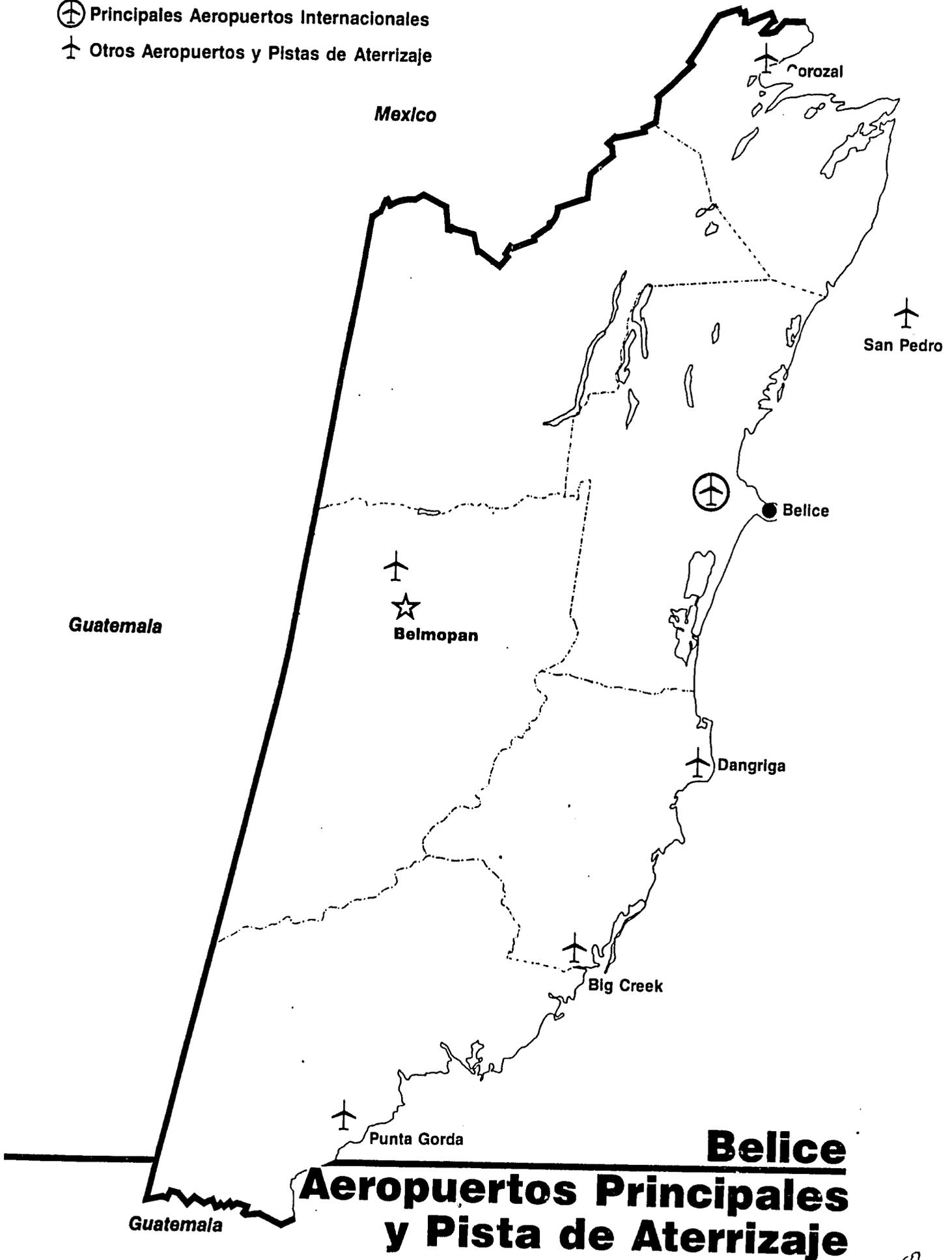
El servicio de Europa y el Caribe lo suministra el Consorcio Carol (Harrison Line, Hapag-Lloyd, CGM y NedLloyd), ya sea directamente o con transbordo en Kingston, Jamaica. Carol usa barcos grandes con su propio aparejo, que sólo necesitan una suficiente profundidad de agua y espacio en el muelle en el puerto de arribo para poder descargar y cargar.

Los servicios de fletamento transportan los productos principales de exportación (azúcar, melaza y cítricos) y hay una variedad de pequeños barcos de carga sin ruta fija que prestan servicios en la región.

TRANSPORTE AEREO

El Aeropuerto Internacional de Belice, a 15 kilómetros de la ciudad de Belice, recibe servicio de tres líneas aéreas internacionales: Challenge, TACA y Tan Sahsa. Hay vuelos directos a Miami, Nueva Orleans, Houston y puntos de destino centroamericanos. Once campos de aterrizaje sirven a todas las poblaciones mayores, salvo San Ignacio.

- ⊕ Principales Aeropuertos Internacionales
- ✈ Otros Aeropuertos y Pistas de Aterrizaje



El Cuadro 4.2 muestra los movimientos de carga internacional del Aeropuerto Internacional de Belice. Como puede notarse, la tendencia de los volúmenes de carga ha sido decreciente en los últimos 4 años, coincidiendo estrechamente con la disminución del rendimiento económico de la región. Como la carga se transporta en aviones de pasajeros, el espacio disponible para carga está en proporción directa a la demanda general de los pasajeros, y esta demanda ha decaído substancialmente desde su máximo, en 1979. Como con el flete marítimo, la demanda promedio para importaciones de carga aérea es aproximadamente un 50% mayor que para exportaciones.

Cuadro 4.2
Belice
Movimiento de carga aérea
(toneladas)

	1983	1984	1985	1986
Importaciones	1.027	1.031	949	918
Exportaciones	1.012	899	531	602
Tránsito	1.065	846	709	n.d.
Total	3.104	2.776	2.189	2.220*

Fuente: Departamento de Aviación Civil

n.d.: no disponible

*: estimado

De entre las líneas aéreas que ofrecen servicio a los Estados Unidos, TACA puso en práctica una política enérgica para obtener nuevos clientes. Por US \$0,48 por kg, esta línea virtualmente garantizaba espacio diario a Miami en su Boeing 767. Para carga hacia Belice, TACA usaba un avión de carga DC6 desde Nueva Orleans a San Salvador, de donde se transbordaba y transportaba a Belice en el 767. Debido a la garantía del espacio, TACA era popular con los exportadores de productos altamente perecederos, tales como pescado fresco y frutas y hortalizas frescas. TACA también ofrecía conexiones a Los Angeles vía San Salvador.

91

COSTOS COMPARATIVOS DE TRANSPORTE

Comparación Regional.

Una opinión muy difundida de la mayoría de los exportadores de productos no tradicionales en Belice fue que estaban pagando los costos de transporte más altos de la región. Se investigó esta acusación, y dio como resultado el siguiente análisis.

El Cuadro 4.3 indica las tasas comparativas para un contenedor de 20 pies de carga seca de los diversos puertos de Centroamérica a Miami, o un puerto equivalente en el Golfo. El cuadro contiene varias suposiciones, necesarias para que las cifras sean comparables.

La cifra básica es el cobro de puerta a puerta de los EE.UU. de la mayoría de líneas navieras operando en el país. Esta cifra es el cobro único impuesto por la línea naviera para el transporte de la fábrica del productor al muelle en Miami. El cobro incluye transporte terrestre al puerto, gastos de documentación, cargos, tarifas portuarias, flete marítimo, y tarifas portuarias y de descarga en los EE.UU. Los estimados se hicieron sobre el costo real de cada una de estas actividades en la cadena, subrayando el hecho de que estos gastos separados tienen que pagarse aun cuando la misma compañía maneje el embarque desde el principio hasta el final. Aun las líneas navieras que operan sus propias flotillas de camiones en que pagar las tarifas del mercado para las operaciones de camiones. Los cobros portuarios y de carga y descarga se basan en estimados de costos para la nave promedio, ya sea entrando o saliendo.

Cuadro 4.3
Costos Representativos de Transporte de
un Contenedor de 20 pies US\$ Por Contenedor

<u>País</u>	<u>Puerta a Puerto EEUU</u>	<u>Camión al Puerto</u>	<u>Tarifas Portuarias</u>	<u>Flete Marítimo</u>	<u>Gastos Puerto EEUU</u>
GUA	A* 2.018	363	100	1.200	355
	P* 2.500	240	100	1.800	**360(LA)
C.R.	A* 1.475	300	550	325	355
PAN	A* 1.700	350	150	850	350
	P* 1.900	300	200	1.040	360
BEL	A* 1.790	40	300	1.100	350
HOND	A* 1.800	300	450	700	350
EL S	A*** 2.150	500	100	1.200	350
	P* 2.330	60	100	1.800	**360(LA)

* Puertos Atlántico o Pacífico

** Los Angeles

*** Ruta a través de Santo Tomás de Castilla en Guatemala.

Fuente: Entrevistas en el terreno, cálculos de PBI

Notas al Cuadro de Costos de Contenedores

1. Los gastos de puerta a puerto de los EE.UU. se basaron en tarifas reales cotizadas para un contenedor de 20 pies de un producto representativo no perecedero. El origen se tomó como en un radio de 40 km de la ciudad capital, y el destino fue el patio de contenedores de un puerto del Golfo representativo de los Estados Unidos típico (principalmente Miami).

2. Los gastos de camión al puerto se basaron en tarifas cotizadas para recoger el contenedor lleno y entregarlo en bodega en el puerto Atlántico o Pacífico.

3. Los gastos portuarios se basaron en costos típicos por contenedor impuestos por el puerto del país para sacar el contenedor de bodega y cargarlo en la nave. Se incluyen gastos de carga y cobros e la nave. Los costos fijos fueron fijados por contenedor de acuerdo con el volumen representativo cargado/descargado.

4. El flete marítimo se definió como el costo al embarcador puramente de transporte marítimo. El costo fue determinado juntamente con empleados de las compañías navieras y con sus estimados.

5. Las tarifas portuarias de los EE.UU. se basaron en cobros representativos por contenedor pagaderos en un puerto representativo del Golfo. Los costos fijos fueron distribuidos de acuerdo con el volumen representativo cargado/descargado.

6. El propósito del cuadro es permitir una comparación general de los costos relativos de exportar productos no tradicionales de cada uno de los países. Todos los estimados son conservadores: la mayoría de los exportadores podría obtener tarifas más bajas que éstas, pero para el exportador no experimentado de poco volumen las cifras son razonables.

El cálculo de costos representativos para un contenedor representativo requiere cuidadosa consideración: por un lado, los cargos de puerta a puerto de EE.UU. son comparables directamente porque están bien establecidos para un producto dado en una ruta dada; por otro lado, los gastos otro lado, los gastos portuarios son una función del tamaño de la nave, el número de contenedores que se transportan, el equipo utilizado, etc. El costo de puerta a puerto de EE.UU. era el mismo para 25 contenedores o 50 contenedores, así como el costo de los camiones, pero los gastos portuarios --distribuidos parejamente entre los contenedores-- fueron muy diferentes para 25 o 50 contenedores.

Un enfoque fue estandarizar el cálculo suponiendo que se usó una nave del mismo tamaño y el mismo número de contenedores en cada ocasión. Sin embargo, este concepto entraba en conflicto con la realidad en cada país; tomar 50 contenedores puede ser representativo de un puerto, pero podría ser excesivo en otro. El sistema adoptado fue informar los costos que los entrevistados daban como su promedio. Estos fueron revisados nuevamente en cada país, y se incluyó en el cuadro la cantidad más frecuente.

El cuadro muestra que Belice se encuentra en la parte media o baja del espectro de los costos totales de transporte de la región y, de hecho, tenía el cargo más bajo respecto de uno de los componentes, el costo de transporte por camión al puerto. Los exportadores de Costa Rica mostraron una ventaja básica en los costos de exportar a los Estados Unidos. La reciente introducción de servicio por una de las mayores compañías de contenedores del mundo, Evergreen, sirvió para promover mayor competencia, de manera que las tarifas se redujeron considerablemente. Esta compañía está discutiendo otros planes con las autoridades portuarias en Limón en relación con la construcción de una gran terminal transbordadora.

A Panamá, Belice y Honduras se les cobraba lo mismo por el servicio de contenedor de 20 pies que se indica. Se piensa que las pequeñas diferencias que aparecen en el cuadro no demostraban ninguna ventaja de un país sobre otro, en este grupo.

Guatemala y El Salvador tienen una tarifa que es algo --pero no mucho-- mayor que Panamá, Belice, y Honduras. La tarifa Atlántica para el Salvador es mayor que la de Guatemala, como podría esperarse dado que el puerto usado es Santo Tomás en Guatemala.

El costo camionero más bajo, al puerto más cercano, era el del exportador beliceño, ya que la ciudad principal está junto al puerto. Para los demás países se encontró una similitud inesperada en los costos relacionados con el transporte por camión del contenedor al puerto más cercano --inesperado porque las distancias involucradas eran tan diferentes--. En Guatemala, Costa Rica, Panamá y Honduras las tarifas eran comparables, aun cuando Costa Rica y Honduras tenían la ventaja de estar en la parte más baja de la tarifa (\$300), y Guatemala y Panamá tenían la desventaja de estar en la parte más alta (\$350-363). Para los exportadores de El Salvador el costo del camión a Santo Tomás involucra unos \$140 adicionales por encima del exportador de la Ciudad de Guatemala.

Los gastos portuarios variaron considerablemente, de \$100 en Santo Tomás y Acajutla a más de \$500 en Limón y \$450 en Puerto Cortés. Dadas las advertencias anteriores acerca de estas cifras, es aceptable llegar a la conclusión que Limón y Cortés son comparables en función de gastos. Los puertos de Panamá y Belice quedaba entre estos dos extremos.

Los gastos señalados para flete marítimo fueron los más discutibles para el grupo, dado que las diferentes líneas operan de manera diferente y, por lo tanto, consideraban que los costos no eran comparables. Este punto fue aceptado. Sin embargo, se mantuvieron las cifras y sirven para ilustrar la proporción aproximada del costo puerta a puerta que está bajo el control de las líneas navieras (es decir costos marítimos), y así determinar el nivel de reducción que las negociaciones en conferencias podrían lograr. El insistir en una reducción del 10% en un gasto puerta a puerta de \$2.000, por ejemplo, significaría una reducción del 20% para una línea naviera cuyos costos marítimos fueron solamente de \$1.000.

El nivel de la asignación de flete marítimo varió considerablemente, desde \$325 por contenedor de Costa Rica a aproximadamente \$1.200 de Guatemala. Dado la probable exactitud del estudio, se llegó a la conclusión de que el flete marítimo de un contenedor de 20 pies a Miami era de aproximadamente \$1.000, más o menos, dependiendo de otros factores. Claramente, un factor importante que influyó en el costo fue la eficiencia del puerto, con exportadores de Panamá y Honduras beneficiándose de eficiencias superiores al promedio.

El flete marítimo de Costa Rica fue distorsionado por el hecho de que la mayor línea naviera consolidaba en Jamaica antes de seguir a los EE.UU.. Si esto no hubiera sido el caso, los costos habrían estado más cerca de los otros puertos.

Los exportadores de Guatemala tuvieron los gastos relacionados con cargar un número considerable de contenedores cada año (más de 46.000 en 1985) sin el equipo o las instalaciones adecuados. Los cobros impuestos por el puerto reflejaban la ausencia de tal equipo, y el costo de descargar lentamente cada barco usando el equipo del mismo se refleja en el componente de flete marítimo de los costos.

BELICE

CAPITULO 5

EVALUACION DE SOLUCIONES POTENCIALES A LOS PROBLEMAS DEL TRANSPORTE

PERSPECTIVA

El negocio de exportar productos no tradicionales de Belice está actualmente en un estado de equilibrio: una población pequeña está produciendo una variedad limitada de productos agrícolas en volúmenes relativamente pequeños, estos productos se mueven lentamente sobre un sistema de carreteras deteriorado, se cargan laboriosamente en barcos, usando un sistema que era más apropiado para la generación anterior, o se están transportando largas distancias por camión hasta mercados en los Estados Unidos, y la pequeña cantidad que sale por aire cabe adecuadamente en los compartimentos de carga de dos aviones de pasajeros por día. Cualquier aumento significativo en las exportaciones necesitaría cambios en todos los niveles, si los productos van a ser competitivos en los mercados mundiales.

Por ser la población pequeña, se necesitará que los productos futuros de exportación sean más intensivos en capital que en mano de obra. Los aumentos en los productos agrícolas básicos necesitarán de un uso aumentado de mano de obra migratoria extranjera, con posible daño a la actual frágil identidad nacional beliceña.

Un factor significativo, al disminuir el costo del transporte, es el manejo a granel, o mover suficientes cantidades para permitir la negociación de reducciones de las tarifas de transporte. La infraestructura de caminos de Belice está lejos de ser capaz de permitir que una empresa camionera de servicio pesado funcione competitivamente. Igualmente, las instalaciones portuarias no están en capacidad de enfrentar la demanda de carga y descarga rápida necesaria para que el movimiento de gran número de contenedores sea rentable. Las instalaciones del aeropuerto no cuentan con el suficiente espacio de bodega para que un servicio de carga aérea de cierta magnitud funcione eficientemente.

A pesar de las grandes desventajas y los aparentes obstáculos al crecimiento de las exportaciones no tradicionales, existe clara prueba de confianza en la posibilidad de crecimiento: importantes empresas internacionales están invirtiendo en proyectos agrícolas y de turismo; a lo largo de todas las carreteras mayores se está desmontando la tierra para explotación agrícola; grandes transportadores marítimos están investigando la posibilidad de establecer servicios regulares de línea; y grandes instituciones financieras están considerando favorablemente las solicitudes. Se considera que Belice tiene todas las ventajas de ser la única nación caribeña continental de Norteamérica.

Este gran interés en el desarrollo de Belice podría fácilmente convertirse en una gran amenaza si no se aplica cuidadosamente una política de desarrollo, y si la infraestructura del transporte no está presente cuando se necesite.

TRANSPORTE POR CARRETERA

La Red de Carreteras

El extenso programa de construcción de principios de 1980 ha mejorado la red de carreteras de Belice, pero aun así, sólo aproximadamente un 15 por ciento de las carreteras están pavimentadas y varias de las principales carreteras se tornan impasables en la estación lluviosa. La Carretera Hummingbird, que conecta los distritos meridionales de Stann Creek y Toledo con la capital (Belmopan) y con el puerto principal y centro comercial del país (Ciudad de Belice), está en muy malas condiciones y generalmente se evita cuando es posible.

El Potencial de los Distritos Meridionales. La apertura de los distritos meridionales con la construcción de una buena carretera de la ciudad de Belice a Punta Gorda podría llevar al desarrollo de más de cien mil hectáreas de buena tierra agrícola. Igualmente, se necesitarán caminos secundarios junto con una nueva carretera meridional, así como en otras partes, para dar a los predios agrícolas un acceso a las carreteras principales y, con ello, a los puntos de exportación. Como un ejemplo del potencial, una cosecha anual de 650-700 kg de granos de cacao (estándares de producción del Brasil) es equivalente a Bz\$ 2.600 de ingresos de exportación. Si sólo se desarrollaran 200 hectáreas por cada kilómetro de camino (una faja de 1 kilómetro a cada lado) el valor total de exportación generado por ese kilómetro sería del orden de Bz\$

. 0,5 millones por año. En 1985, los costos de construcción de carreteras para la Carretera Occidental fueron en el orden de Bz\$ 600.000 por kilómetro (US \$300.000). Los caminos secundarios costarían mucho menos.

Según personeros de la industria, no es obstáculo encontrar nuevos mercados para mayores volúmenes de exportaciones 'no tradicionales' (por ejemplo, cítricos, cacao y frutas/hortalizas/miel). Queda, pues, en claro que la ampliación de la red de carreteras existentes debería atraer inversión privada a la producción agrícola y con ello ayudar a diversificar la economía beliceña, así como aumentar en forma substancial los ingresos de exportación en términos absolutos. Claramente, dado el potencial, este enfoque de desarrollo merece estudio adicional.

Construcción de Caminos Secundarios y Rurales. En función de prioridades, la construcción de caminos secundarios y rurales será la forma más eficaz de aumentar los volúmenes de exportaciones no tradicionales. Claramente, sin un acceso aceptable, no se puede ni siquiera iniciar el trabajo preliminar de desmontado e irrigación. El hecho de que estos caminos sean recomendados como prioridades no significa que no se justifican los grandes proyectos de carreteras y de construcción: una vez que estas áreas desarrolladas como resultado de los caminos secundarios, empiecen a producir, habrá mayor demanda del sistema de carreteras. Si la operación de camiones pesados en las carreteras disponibles en aquel momento demostrara ser demasiado costoso - los tiempos de recorrido demasiado largos - daños a la suspensión y cables - entonces las áreas de nuevo desarrollo podrían verse forzadas a cerrar.

Mantenimiento de Carreteras. Todos los caminos requieren algún tipo de mantenimiento: los caminos no pavimentados requieren mantenimiento constante, mientras que los caminos pavimentados requieren mantenimiento de rutina. Los requerimientos de mantenimiento pueden ser más críticos en áreas de mucha lluvia y donde haya mucho tráfico de vehículos pesados. Aumentar el largo total de carreteras aumenta la necesidad de su mantenimiento, por lo tanto, debe preverse un programa activo de mantenimiento de carreteras paralelamente con cualquier programa de construcción de ellas.

A pesar de alguna asistencia de asesoría, el Ministerio de Obras Públicas (MOW) ha probado estar mal equipado para mantener operacionales las carreteras. Las dos unidades viales financiadas por la USAID han hecho considerables mejoras, pero no están organizadas para trabajar a un nivel nacional. Se encontró que la raíz del problema son los talles

subcapitalizados del MOW, así como una seria escasez de conocimientos operativos. Por lo tanto, un proceso lógico para establecer un organismo capaz de proteger la inversión nacional propuesta en nuevas carreteras sería:

1. Capacitación práctica en técnicas de administración de unidades de mantenimiento de carreteras de administradores del MOW.
2. Establecimiento de una unidad eficiente de mantenimiento de equipo en Belmopan, con máquinas herramientas y herramientas de banco adecuadas y mecánicos capacitados. El taller actual necesitaría de una considerable reestructuración organizativa para permitir operaciones aceptables. Debería ponerse énfasis en la administración y presupuesto, y se requerirá de un rubro estable en el presupuesto nacional para dicha unidad.
3. Adquisición del equipo necesario para llevar a cabo el volumen de construcción y mantenimiento de carreteras que se considere apropiado.

A fin de estimular la formación de nuevas y más grandes compañías beliceñas de construcción, se recomienda que el MOW divida el trabajo de construcción y mantenimiento de carreteras entre sus propias fuerzas y el sector privado. El aumento en el desarrollo y construcción del país creará la demanda de más contratistas, pero éstos podrían necesitar la estabilidad de contratos gubernamentales para su seguridad financiera. En especial, se necesita impulsar el establecimiento de una empresa de trituración de piedras para suplir el material de carreteras, así como el establecimiento de una planta de asfaltos.

Industria Camionera

La industria camionera de Belice es comparativamente nueva en el campo del transporte. Una de las ventajas del transporte por carretera es que es razonablemente fuerte y aguanta considerable maltrato. Por lo tanto, es popular en áreas en desarrollo y ha ayudado significativamente al desarrollo de la economía beliceña.

Ser de los pioneros en la industria camionera suele ser, sin embargo, relativamente costoso y requiere de bastante perfeccionamiento si se quiere llevar competitivamente. Para garantizar que la industria camionera ofrezca un servicio atractivo en el futuro, se debe crear lo siguiente:

1. Centros de capacitación para mecánicos en diesel. La reparación y mantenimiento de equipo pesado de carreteras necesita mecánicos con capacitación especial.
2. Centros de capacitación para choferes de camiones. Se puede evitar mucho daño a los camiones y a la carga si los choferes reciben instrucciones adecuadas.

Esto no está disponible en Belice y su ausencia fue considerada un grave problema por la compañía de transporte por camión. Después de alguna discusión, se determinó que Caribe Farm Industries estaba por construir su propio taller para mantener y reparar recientes adiciones a su flota. Para capacitar a sus mecánicos, se estaba trayendo temporalmente de los Estados Unidos a un mecánico especializado en la materia. Esta firma puso a disposición, en forma voluntaria, sus instalaciones para entrenar a mecánicos de fuera de su compañía, y ofrecieron los servicios del instructor a cualquier organización dispuesta a pagar sus honorarios. Se consideró que ésta sería una excelente oportunidad para establecer la base para una futura escuela de capacitación de mecánicos en diesel, en Belice.

Se podrían hacer arreglos similares para dar instrucción en el manejo, cuidado y mantenimiento de vehículos de servicio pesado. Había considerable interés entre los camioneros en cooperar en tal empresa y sólo se necesitaba de un organismo para su ejecución.

La mejor manera de resolver los problemas institucionales tales como las regulaciones regionales sobre camiones (tanto en Belice como con sus vecinos, incluyendo los EE.UU.) sería mediante acuerdos y negociaciones comerciales interregionales. Belice podría dar el ejemplo, dando flexibilidad o abandonando la regulación promulgada recientemente que prohíbe que vehículos extranjeros operen en el país, pero esto podría ser políticamente difícil de realizar internamente, dadas las presiones de una industria local camionera subutilizada. Los EE.UU. también podrían dar ese ejemplo, haciendo más flexible su límite de 40 kilómetros en las operaciones por vehículos con registros extranjeros. Actualmente, estas regulaciones restringen el comercio interregional, entre otras cosas, por forzar a los consumidores a pagar por los productos importados de fuera de la región en circunstancias en que podrían adquirirse productos a mejor precio de sus vecinos centroamericanos.

Finalmente, los problemas, como la frecuencia de las 'mordidas' exigidas a los camioneros que atraviesan México, son particularmente difíciles de tratar, mucho más de solucionar, pero es importante destacar que existen.

TRANSPORTE POR AGUA

El transporte por agua afecta las exportaciones beliceñas y se puede dividir en dos partes: transporte por barcaza gabarraje y transporte marítimo.

Dada la ausencia de un puerto de aguas profundas y la poca posibilidad de que uno sea económicamente viable en un futuro cercano, los exportadores beliceños han optimizado el uso de barcasas y remolques, tanto para transportar productos de puertos pequeños a más grandes como para el gabarraje a barcos de calado profundo, amarrados mar adentro. El equipo existente aparentemente está bien mantenido y, en las palabras de un oficial de la industria azucarera, el sistema trabaja sin trabas y eficientemente.

Los dos puertos mayores internacionales son nuevos y bien mantenidos, aunque la necesidad de algunas mejoras en el diseño de ambos (la eliminación del giro estrecho sobre el puente de acceso y provisión para salidas eléctricas adicionales) son limitaciones estructurales identificables. Sin embargo, la ciudad de Belice registra únicamente el 4% del tonelaje de exportación (primordialmente productos en contenedores y alguna carga general) ya que las exportaciones principales, tales como el azúcar, se mueven por barcasas a barcos mar adentro, los bananos se transportan en barcaza de Big Creek a Puerto Cortés en Honduras, la ropa se mueve por camión a los EE.UU. así como también la mayoría de las frutas y verduras. El puerto en Commerce Bight no tiene problemas estructurales de transporte salvo su profundidad limitada, de 6,7 metros (el de la ciudad de Belice tiene 5,5 metros), pero debería investigarse la factibilidad de bajar la plataforma para permitir las operaciones ro-ro para ampliar la versatilidad de esta instalación.

Los problemas institucionales en los puertos son en el peor de los casos, marginales, dado el bajo volumen de tráfico de exportación y el relativamente alto valor por tonelada de los productos de exportación que usan el puerto (sin incluir azúcar). Molestias como la necesidad de traer oficiales de inmigración, aduanas y salud de la ciudad de Belice

por avión para atender al puerto de Commerce Bight no son significativas financieramente. La demanda actual de exportación incluye sólo un contenedor de mariscos congelados cada 10 días, 8 contenedores de productos cítricos por semana, 10-18 contenedores de cacao por año, algunos contenedores de fruta fresca y hortalizas (la industria está dedicándose a transportarlo por camión a los EE.UU) y algunos contenedores de carga variada. Lo anterior no presenta problema de manipuleo y probablemente no lo presente en el futuro.

Sin embargo, los costos de transporte marítimo constituyen una gran parte de los costos totales para los exportadores beliceños, tanto por los bajos volúmenes de exportación del país, como por las tarifas generales que prevalecen en el Caribe. Belice adolece del mismo problema que las islas caribeñas y sus vecinos centroamericanos, que las exportaciones tradicionales son productos de gran volumen que usan barcos fletados o dedicados (azúcar, bananos, etc.) y las exportaciones no tradicionales tienen que depender de barcos de carga general/ contenedor que tienen lo que es en gran medida, tráfico en un sólo sentido, con importaciones. Este flujo en un sólo sentido de bienes de consumo de relativamente alto valor, conduce a tarifas de fletes altas en comparación con los movimientos transatlánticos y transpacíficos. Esto no se verá aliviado hasta que las exportaciones de productos no tradicionales de la región representen una carga de regreso suficientemente importante para que las compañías embarcadoras puedan reducir las tarifas de fletes en la región.

Por lo tanto, es únicamente debido al alto valor por tonelada de los productos 'no tradicionales' de Belice y a la existencia de una ruta por tierra a los Estados Unidos, que estos productos de exportación son competitivos con los de otros productores mundiales.

TRANSPORTE POR AIRE

Aunque el transporte aéreo en Belice lleva únicamente una pequeña parte de las exportaciones totales, se considera que la carga aérea es el método de más potencial para el futuro. Belice tiene las siguientes ventajas:

1. Es el aeropuerto centroamericano más cercano a los Estados Unidos.
2. Tiene los fletes aéreos más bajos de la región.

3. La pista de aterrizaje prácticamente a nivel del mar, asegurando espacio para la carga en cualquier avión que llegue de Guatemala o Tegucigalpa.
4. No existe aerolínea nacional que pueda dar lugar a dificultades políticas en lo que respecta a asignación de rutas, por lo tanto, un aeropuerto de auténticos 'cielos abiertos'.

Al momento de este estudio, los asesores británicos estaban iniciando un programa para rediseñar y ampliar el Aeropuerto Internacional de Belice. Se supone que se incluirá un análisis del potencial en este contrato. Mientras tanto, las líneas aéreas existentes que sirven a Belice están promoviendo una activa campaña para inducir a los exportadores a considerar la carga aérea.

CLIMA COMERCIAL EN GENERAL

Una característica dominante de los principales exportadores beliceños entrevistados era su comprensión, basada en información, de los problemas de transporte de la industria y de las alternativas a que tienen acceso. Han utilizado las instalaciones de transporte disponibles en la forma más eficiente. Un ejemplo es el orgullo exhibido por el ingenio azucarero de su habilidad de transportar sus productos mediante el gabarraje 'sin trabas y eficientemente'.

Aunque es verdad que los exportadores en la actualidad, hacen el mejor uso posible del transporte disponible, están forzados a reducir el impacto del costo de transporte, exportando únicamente los productos 'de la más alta calidad'. Aunque la reputación de ser un abastecedor de frutas y hortalizas de alta calidad es algo muy valioso, la incapacidad de exportar variedades más corrientes se convierte en obstáculo al crecimiento de la exportación. Se concluyó que sería peligroso considerar que los éxitos actuales en la exportación, pese a las dificultades de transporte, sirven para minimizar estas dificultades.

La exportación tanto de productos 'no tradicionales' como de 'tradicionales' está bien organizada. Existen cuatro grupos principales de exportación, fuera del azúcar y los bananos, y sus exportadores son los siguientes:

- o Cítricos: Belice Citrus Company
- o Frutas y verduras: Caribe Farm Industries Ltd.
- o Pescado y mariscos:
 - Northern Fishermen Cooperative Society
 - National Fishermen Producers Cooperative Society
 - Placencia
 - General Shrimp Ltd.
- o Cacao: Hummingbird Hershey.

El arreglo más común es que los productores (agricultores, criadores, pescadores, etc.) suministren su producto a la empresa exportadora, y ésta lo procesa, empaqueta, embarca y comercializa para ellos. Además, la mayor parte de las empresas suministran asistencia técnica a sus productores. Esto beneficia tanto al productor, que puede producir más, como al exportador, que recibe un producto de mejor calidad. Para minimizar el efecto de los costos de transporte, las hortalizas son de primerísima calidad, los productos de pesca son camarones, langosta o caracol congelados y pescado fresco, todos de alto valor (el pescado fresco se envía por carga aérea a los Estados Unidos), los cítricos van en forma de concentrado y cacao en grano se ensaca y se embarca en contenedores ventilados para conservar su frescura y evitar la deshidratación.

En todos los casos arriba mencionados, se indicó que no había limitaciones significativas por transporte y que definitivamente no había límites de mercado para cualquier producto que Belice pudiera producir. Las limitaciones están todas del lado de la producción - falta de acceso para incorporar nuevas tierras productivas y la necesidad de inversiones de capital (por ejemplo, barcos pesqueros más grandes para reemplazar los botes tradicionales).

Al exportador pequeño de Belice - especialmente a los beliceños - no les corresponden los incentivos para los inversionistas extranjeros. Sólo recientemente, el Gobierno había dado seria consideración a permitir incentivos de reducción de impuestos para todos los exportadores. El pequeño exportador beliceño se encontraba en desventaja, por el aspecto impositivo, por la escasez de capital de inversión, por el número limitado de puntos de destino de las líneas navieras regulares, y, especialmente, por falta de información sobre mercados potenciales. A pesar de que había programas en vigor al momento del estudio para rectificar algunas de estas situaciones, la

información de mercadeo para el pequeño exportador parecía ser la menos desarrollada. Si bien los grupos de fomento a la exportación y las cámaras de comercio estaban suministrando alguna asistencia en el mercadeo, se reconocía que su contribución sólo podía ser muy limitada, debido a la falta de recursos. Los estudios detallados de mercadeo son bastante costosos, pero sin ellos los productores están más bien dedicados a un juego de azar que al comercio.

El Gobierno de Belice está promoviendo activamente la diversificación de la actividad agrícola pero se ve obstaculizado por la falta de financiamiento debido a una disminución seria de los ingresos provenientes de su producto tradicional, el azúcar. Las inversiones deben venir de organizaciones de ayuda internacional, o privadamente.

Hasta ahora, la ayuda (préstamos en condiciones concesionarias, donaciones, etc.) se ha usado primordialmente para restañar el déficit de la balanza comercial causado por los bajos ingresos del azúcar. Sin embargo, algo de ésta ha financiado proyectos de desarrollo agrícola (por ejemplo, maricultura, cacao, caminos secundarios, etc.). Están presentes los inversionistas internacionales privados (Hummingbird Hershey, Caribe Farm Industries, Ltd. y otros) y manifiestan entusiasmo sobre el futuro de Belice. El gobierno beliceño ha creado incentivos atractivos de inversión, pocos controles de cambios, y leyes tolerantes de inmigración, y estimula la inversión extranjera para exportaciones con programas de rebajas de impuestos. A pesar de estos alicientes, la tasa de crecimiento de la inversión foránea ha sido decepcionante.

Sin postular soluciones al problema, la siguiente lista presenta las causas, que tomadas individualmente o en grupo, parecen constituir trabas para el desarrollo del país:

Estructurales:

- o Falta de infraestructura, particularmente caminos secundarios. Los inversionistas son renuentes a invertir en proyectos de infraestructura por el largo tiempo requerido para lograr un retorno sobre la inversión.
- o El reducido tamaño y baja población. Aunque cualquier proyecto de inversión tendría un efecto dramático sobre el futuro económico del pueblo de Belice, los inversionistas extranjeros encuentran que la mayor disponibilidad de mano de obra y la capacidad de actuar en gran escala hacen que otros países de la región sean más atractivos.

Institucionales (que incluye políticas):

- o La percepción de Belice como país centroamericano y, por ello, políticamente inestable. El pasado histórico del país prueba exactamente lo opuesto.
- o La posibilidad de una mantención de la amenaza militar de su vecino grande, Guatemala.
- o El bajo perfil de Belice en la economía mundial. Sus perspectivas agrícolas y, por lo tanto, económicas se ven obscurecidas por la política regional.

Claramente, Belice sufre, en cierto sentido, por su ubicación y por fuerzas geopolíticas sobre las que no tiene ningún control. Es su ubicación y su estructura política y social lo que la ha diferenciado de sus vecinos y son estos los factores que se convertirán en la más grande ventaja para su desarrollo futuro.

BELICE

CAPITULO 6

RECOMENDACIONES

El sistema de transporte no representa un problema, actualmente ni al corto, plazo para la exportación de productos no tradicionales (productos cítricos, cacao, pescado y mariscos, y fruta y hortalizas) de Belice. Los exportadores se han concentrado en productos de alta calidad/alto valor que minimizan el efecto de los costos regionales de transporte relativamente altos en sus productos. El gobierno de Belice estimula el desarrollo de este sector de exportación a fin de diversificar la economía y reducir la dependencia de su producto de exportación principal y tradicional, el azúcar. El gobierno ayuda mediante incentivos fijos y monetarios que están dentro de su capacidad y recursos, y busca activamente ayuda e inversión privada extranjera. Las limitaciones del crecimiento se encuentran más por el lado de la producción, particularmente la falta de acceso a tierras agrícolas potenciales, la baja población y la dificultad en atraer inversión privada extranjera. Estos factores se discuten más en detalle en el contenido de este informe.

Aparte de algunos puntos concretos pero relativamente menores que se pueden rectificar casi inmediatamente, se dan las siguientes recomendaciones, más como una guía para el futuro desarrollo de Belice. Las recomendaciones se han dividido en dos grupos, a saber: físicas e institucionales. No se ha dado prioridad a ninguna, ya que ninguna, por sí sola, representará una mejora inmediata en el transporte relacionado con la exportación.

Recomendaciones Físicas

Los beneficios resultantes de mejoras a la infraestructura del transporte habitualmente, tienen alcances que sobrepasan, largamente, los límites del beneficio correspondiente a la exportación de productos no tradicionales. A lo largo de este informe, se han sugerido programas de infraestructura y, aunque los mismos ciertamente reducirían el costo del transporte, posiblemente en forma significativa, es difícil justificar los desembolsos únicamente sobre la base de las exportaciones

no tradicionales. Ya que las exportaciones no tradicionales son una parte tan pequeña del total, las recomendaciones se concentran en los rubros que tendrán un beneficio más directo para ellos.

- o De gran importancia sería la continuación del actual vigoroso programa de rehabilitación y mantenimiento de los caminos rurales. Un programa de mantenimiento de caminos reduciría los costos de transporte por tierra, bajando el costo de reparaciones y mantenimiento de los camiones. En el futuro cercano, el costo del camionero no será el costo de equipo nuevo, sino el costo de los carísimos repuestos importados. Por lo tanto, se recomienda que:
 - todos los caminos se hagan transitables en cualquier estación
 - se establezca un programa para asegurar que los caminos rurales reciban un nivel de regular mantenimiento para reducir al mínimo los daños a las flotas existentes de camiones.

USAID ya tiene experiencia en Belice con programas de rehabilitación y mantenimiento de caminos, y se recomienda llevar adelante este trabajo.

El actual obstáculo a un mejor mantenimiento de caminos es que el Ministerio de Obras Públicas no puede mantener en funcionamiento su equipo vial. Como una clara prioridad, será necesario elaborar un programa mixto de contratistas privados y el sector público para mantener la red de caminos a un nivel acordado. Cualquiera que sea la contribución del sector público, no podrá realizar su tarea sin una renovación de sus talleres y el reemplazo de su maquinaria inoperable. El gobierno y sus ministerios son las únicas dependencias de ejecución, sin embargo, se recomienda dar asistencia en la determinación del mejor nivel de equilibrio para lograr efectos óptimos.

- o Revisar el estudio del Banco Mundial para un puerto de aguas profundas en Big Creek, que permitirá que los barcos bananeros especializados atraquen directamente. Esta recomendación, sin embargo, está estrechamente unida a la futura viabilidad de la reciente reintroducción de la industria bananera y mas bien sólo debe mantenerse presente, no ponerse en práctica en un futuro cercano.

- o Proveer enchufes adicionales para contenedores refrigerados en el puerto de la ciudad de Belice. El costo sería mínimo, alrededor de \$2.000 por unidad, para unas 4 unidades más.
- o Eliminar el ángulo donde el puente de caballetes de acceso se une con la punta del muelle en el Puerto de la ciudad de Belice. Esto sería un proyecto mas bien simbólico, ya que los costos (digamos del orden de \$75.000 - \$100.000) no mostrarían ningún beneficio económico importante.

Recomendaciones Institucionales

Programas Educativos. Se recomienda que se impartan cursos a todos aquellos relacionados con el proceso de exportación. Esto no es para quitarle reconocimiento en forma alguna a los programas educativos actualmente impartidos pero más bien recomendar que sean complementados con:

- o Un programa de capacitación para conductores de camiones. Se recomienda que se establezca un centro de capacitación de conductores de camión de Belice. Esto debería ser un proyecto de cooperación entre las compañías camioneras, los fabricantes de camiones y una agencia facultadora, como USAID. La finalidad de un centro así sería preparar conductores con conciencia de su papel en la industria camionera, de la forma en que los hábitos correctos de manejo pueden llevar a un uso más eficiente del equipo. Los egresados del curso recibirían un diploma de reconocimiento en señal de conocimientos superiores. El costo de un centro así dependería, en gran medida, de cuánta asistencia se podría obtener de parte de los principales fabricantes de equipo.
- o Un programa de capacitación de mecánicos. Se recomienda que la oferta de Caribe Farm Industries, de poner a disposición instalaciones e instructores como base para una escuela de mecánicos, sea aceptada. El objetivo del curso sería no sólo instruir a los mecánicos en los detalles de reparación y mantenimiento de equipo pesado, sino también enseñarles a reconocer y medir los resultados de un programa exitoso de mantenimiento. Los egresados también recibirían un diploma

Ab

de competencia. El costo mayor sería contratar a un instructor, mas allá del período de su contrato con Caribe Farms.

Distorsión de Costos. Existe una distorsión de costos en el sistema que deberá mediante:

- o Incentivos de exportación. Los exportadores beliceños se encuentran en desventaja, al compararlos con los inversionistas extranjeros: los extranjeros tienen incentivos impositivos, los beliceños no los tienen. Por lo tanto, los productores nacionales tienen costos de producción más altos. Se recomienda que se de una aplicación más amplia a los incentivos actuales y que se introduzca un plan de rebaja de impuestos en lo que respecta a ingresos en moneda extranjera.

Organización Nacional de Mercadeo. Existe en Belice una clara necesidad de una organización de mercadeo, bien financiada y bien dirigida. La prioridad principal para la misma sería encontrar mercados para los productos beliceños aprovechando las ventajas comparativas de Belice. La organización dividiría sus funciones entre promoción activa, a nivel nacional, en el extranjero y el análisis e investigación de los mercados potenciales.

Por lo tanto, se recomienda que se dé a Belice ayuda promocional y de mercadeo, contratando una firma existente de especialistas de mercadeo estadounidenses. A esta compañía se le fijarían objetivos claros y los resultados positivos se medirían en función de los objetivos, acordándose de antemano los presupuestos correspondientes. Se recomienda establecer como meta un aumento anual del 3% en exportaciones de productos no tradicionales, o sea Bz\$ 2,5 millones más de ventas, cada año. Esto podría lograrse a través de un presupuesto de mercadeo y promocional del 8%, o sea Bz\$ 175.000.

Se recomienda también que tanto la meta como el presupuesto sean aumentados para incluir exportaciones tradicionales y, posiblemente, el turismo.

Se recomienda que la agencia ejecutante de lo anterior sea la Unidad de Exportación y Promoción de Inversiones de la Cámara de Comercio de Belice.

Generalidades. Hay tres recomendaciones generales para mejorar las condiciones del transporte por camión entre Belice y sus vecinos, y para mejorar el ambiente de inversión:

- o Revisar la reciente regulación camionera que prohíbe que los camiones extranjeros desarrollen actividades en Belice. Belice debería ayudar activamente a Guatemala en su desarrollo del Petén, estimulando el transporte camionero directo a los puertos beliceños para generar ingresos portuarios adicionales. Además, un esfuerzo común de estos países para construir un buen camino sería beneficioso para ambos.

- o Solicitar a los Estados Unidos una exención de su límite de 40 kilómetros en el ingreso de camiones de registro extranjero. Aunque esto mejoraría sólo marginalmente el transporte de frutas y hortalizas, ayudaría a fomentar la cooperación regional.

- o Ayudar activamente a Belice a atraer capital privado, financiando campañas promocionales y misiones comerciales. Ayudar a Belice a identificar metas, para ser candidatos a inversión en el desarrollo agrícola de Belice.

Recomendaciones No Prioritarias

Aunque las necesidades de Belice en términos de mejoras relacionadas con el transporte se han analizado a fondo en este informe, sólo algunas se han mencionado como recomendaciones con prioridad. Esto es el resultado del alto nivel de actividad en el país y una determinación evidente de obtener mejoras en competitividad internacional. Por ello, al completarse el presente informe, muchos de los programas ya se habían puesto en marcha, para resolver los problemas identificados, que incluían:

- o Un plan para reconstruir una sección de 22 km de la Carretera Hummingbird. Esta obra, bajo la dirección del Ministerio de Obras Públicas, con asesores y contratistas europeos será financiada por la CE. Se llamó a licitación por ofertas de diseño para febrero de 1987 y por obra civil para junio de 1987.
Costo estimado, \$6 millones.

- o Una invitación de ayuda y asesoría de parte de los Comisionados Portuarios de la Empresa Portuaria de Belice para mejorar la organización y administración de los puertos de la nación. Un estudio y la puesta en práctica de las recomendaciones serán financiados por el Caribbean Development Bank. Los asesores serán seleccionados a mediados de 1987.

- o El nombramiento de los consultores británicos Sir William Halcrow y Asociados para elaborar los planos para la ampliación del Aeropuerto Internacional de Belice.

- o Una extensión del proyecto de caminos rurales de USAID por un período adicional, manteniendo las dos unidades de caminos. Este programa no sólo comprende rehabilitación completa de los caminos rurales seleccionados, sino capacitación de operadores y administradores a todo nivel.

BELICE

ANEXO A

ECONOMIA Y COMERCIO

PERSPECTIVA ECONOMICA

Aunque históricamente basada en la exportación de productos forestales, actualmente la economía de Belice depende, predominantemente, de la agricultura. La transición a la agricultura empezó a finales del Siglo XIX, inicialmente con un cultivo de bananos que se extendió rápidamente, y que luego declinó como resultado de plagas. Simultáneamente, empezó también la producción de azúcar, pero la expansión grande de la industria azucarera empezó en 1960, y desde entonces se ha mantenido como el producto principal. Las exportaciones de cítricos empezaron en 1925, extendiéndose con rapidez 20 años más tarde.

Belice gozó de un crecimiento económico, sostenido y bastante rápido, de 1960 a 1980 (Cuadro A.1). La tendencia alcista tomó la forma de fluctuaciones cíclicas que reflejaban el valor de los ingresos de exportación, particularmente los provenientes del azúcar. Sin embargo, para 1981 la economía había comenzado a estancarse y esto alcanzó proporciones de crisis al año siguiente, por la recesión internacional, particularmente la crisis de la deuda mexicana, que motivó el colapso del próspero comercio de re-exportación. El cuadro que se acompaña muestra que el producto bruto interno (PBI) no tuvo ningún crecimiento significativo desde 1980, promediando sólo un 1,5% por año. Con un aumento medio de la población de 2,7-2,8% por año en el mismo período, esto se traduce en una disminución del PBI per cápita.

La agricultura y los servicios son los sectores más importantes de la economía beliceña, cada uno representa el 40% del PBI. El azúcar, los cítricos y los bananos son dominantes en la agricultura; el comercio, la administración pública y el turismo, en los servicios. La manufactura representa casi el 8% del PBI, pero éste incluye procesamiento de azúcar y cítricos.

Cuadro A.1
Belice
Producto Bruto Interno
(millones de Bz\$ 1973).
Bz\$ - US \$1

1979	123,5
1980	128,9
1981	130,8
1982	129,6
1983	130,6
1984	132,3
1985 ⁽¹⁾	133,1

(1): estimado por Parsons Brinckerhoff International, Inc., basado en datos parciales - Estadísticas Financieras Internacionales, IMF, noviembre de 1986.

Fuente: Oficina Estadística Central.

La construcción es un sector dinámico, que tradicionalmente contribuye más del 5% del PBI, un porcentaje que podría aumentar conforme se pongan en marcha los proyectos de inversión. De conformidad con un reciente informe trimestral del Economist Intelligence Unit, se ha estimado que los desembolsos de la guarnición británica destacada en Belice llegan al 15% del PBI y el valor del comercio de mariguana (algunos estimados llegan hasta US \$120 millones por año) tiene un impacto económico limitado, pero tangible.

ACTIVIDAD ECONOMICA GLOBAL

Empleo

La población económicamente activa asciende a 47.000. El Cuadro A.2 muestra la estructura del empleo de las últimas dos décadas, hasta 1980, que refleja con claridad la proporción de aumento de las mujeres en la fuerza laboral. Esta proporción ha continuado en aumento hasta 1980.

82

Cuadro A.2
Belice
Empleo: Estructura

	1960	1970	1980
Población en edad trabajo -	46.335	55.624	71.510
Mujeres	23.739	27.845	35.096
Hombres	22.596	27.779	36.414
Población económicamente activa	27.006	33.360	46.457
Mujeres	4.883	6.012	10.627
Hombres	22.123	27.348	35.830
Empleo - Total	24.477	31.465	39.806
Mujeres	4.498	5.981	8.024
Hombres	19.979	25.484	31.782
Participación en fuerza laboral(%)	58,3	60,0	65,0
Mujeres	20,6	21,6	30,3
Hombres	97,9	98,4	98,4
Desempleo (%)	9,4	5,7	14,3
Mujeres	7,9	0,5	24,5
Hombres	9,7	6,8	11,3

Fuente: Censos 1960, 1970 y 1980.

La tasa de desempleo se ha mantenido en el 14% alta, pero relativamente estable desde 1980, pero sólo debido a emigración. La distribución geográfica del desempleo es significativa porque oscila de menos del 10 por ciento en los distritos septentrionales, productores de azúcar, al 16 por ciento en la ciudad de Belice y al 23 por ciento en el distrito subdesarrollado de Stann Creek. Las cifras serían más altas si fuesen ajustadas por subempleo.

En el siguiente cuadro (Cuadro A.3) Se ilustra el empleo por sector:

Cuadro A.3
Belice
Empleo por sector (%)

	<u>1980</u>	<u>1984</u>
Agricultura	37,0	32,1
Explotación de canteras	-	0,8
Manufactura	10,4	10,3
Servicios de utilidad pública	1,5	1,5
Construcción	4,5	4,9
Comercio	14,1 ⁽¹⁾	11,2
Transporte	4,3	5,0
Servicios financieros	0,9	1,4
Gobierno y otros servicios	22,5	31,4 ⁽¹⁾
Otros	<u>1,8</u>	<u>1,4</u>
Total	100,0	100,0

(1); incluye hotel y restaurantes

Fuentes: Anuario OIT; Estudio Fuerza Laboral 1984

El empleo en la agricultura, o dependiente de la misma, es mayor, en realidad, cuando se toman en cuenta los componentes agrícolas de otros sectores.

Se considera que el subdesarrollo de las tierras agrícolas de Belice ha sido debido en parte a la escasa población. Aunque es verdad, en parte debe atribuirse también a la distribución geográfica y sectorial del desempleo causada por la mala infraestructura (particularmente los caminos) y el sistema educacional tradicional con orientación teórica en vez de práctica. Esto se refleja claramente en las altas tasas de desempleo en el distrito de Stann Creek (infraestructura) y la ciudad de Belice (educación).

Inflación

La tasa de cambio fija entre el dólar beliceño y el dólar estadounidense, siendo además los EE.UU. lejos el interlocutor comercial más significativo del país (incluyendo productos de aceite y petróleo) ha hecho que la inflación de Belice siga muy de cerca la de los Estados Unidos. Actualmente, ésta está a niveles muy moderados.

85

El gobierno da mucha importancia a mantener niveles razonables de estabilidad de los precios. No se conforma con depender de precios estables de las importaciones para mantener los precios estables en Belice. Los métodos más importantes para controlar la inflación interna, son la restricción de créditos y la emisión de directrices sobre acuerdos salariales. Además, los gastos públicos se mantienen bajo estricto control.

Crecimiento Económico

Después de la caída del PBI en 1982, se ha puesto de manifiesto una recuperación modesta en años posteriores y hasta el presente, aunque continúa declinando el PBI per cápita.

El crecimiento de la economía beliceña depende primordialmente del estado de la economía mundial y de la capacidad del país para atraer la inversión extranjera, especialmente en el sector agrícola orientado hacia la exportación.

El Plan Macroeconómico Quinquenal de Belice, 1985-1989 publicado por el Ministerio de Asuntos Extranjeros y de Desarrollo Económico postula tres hipótesis sobre el desarrollo de la economía beliceña durante este período de cinco años:

La hipótesis N°1 predice un crecimiento anual pesimista del PBI de menos del 1%, causado por los continuos precios bajos del azúcar y una disminución en las exportaciones de azúcar, una falta de inversiones en gran escala en cítricos, camarones, cacao y ganado, y un déficit mantenido en el sector público.

La hipótesis N°2 predice un crecimiento anual moderado del PBI de entre el 1 y el 3%, sobre la base de controlar el déficit del sector público y poner en marcha algunos proyectos de inversión, aunque los ingresos de moneda extranjera provenientes del azúcar se mantendrán bajos.

La hipótesis N°3 predice un crecimiento anual optimista del PBI de entre el 3 y el 6% debido al aumento del valor de las exportaciones de azúcar y subproductos de alto valor, la exitosa puesta en marcha de proyectos de inversión y la eliminación del déficit del sector público.

Claramente, como el azúcar depende de las condiciones del mercado mundial y el déficit del sector público depende, por lo menos en parte, del desempeño del gobierno, la inversión en la diversificación agrícola en cítricos, camarones, cacao y ganado es un objetivo principal para la asistencia financiera y técnica. De estos productos básicos, todos, menos el ganado, se consideran no tradicionales para el país.

Origen industrial del PBI

El Cuadro A.4 que da el origen del PBI por sector industrial, muestra la baja de la agricultura como contribuyente al PBI, como resultado del deprimido mercado mundial del azúcar. Sin embargo, al igual que en el cuadro anterior sobre empleo por sector, las cifras anteriores deben leerse con cuidado, tomando en cuenta los componentes agrícolas de sectores tales como comercio, transporte, manufactura y otros. Se estima que más del 50% del PBI depende directamente de la agricultura.

Cuadro A.4
Belice
Origen industrial del Producto Bruto Interno (%)

	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>
Agricultura	18,1	19,7	17,8	15,0	15,4	14,6
Silvicultura	2,7	1,5	1,7	2,9	2,1	2,1
Pesca	3,2	2,4	4,0	3,8	4,2	4,1
Minería y canteras	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2
Manufactura	13,5	15,2	14,8	12,5	13,2	14,6
Electricidad y agua	1,3	1,3	1,6	1,9	2,0	2,0
Construcción	6,6	6,4	5,4	5,2	5,2	5,8
Comercio	18,5	19,2	17,9	17,1	16,7	17,5
Servicios financieros	8,7	8,7	9,3	11,4	10,8	10,6
Transporte	9,2	9,0	10,5	12,4	12,5	11,0
Administración pública	11,2	10,5	10,5	11,0	10,6	10,4
Otros servicios	9,0	8,5	9,2	10,1	10,6	10,5
Menos: cargos por presuntos servicios bancarios	<u>-2,4</u>	<u>-2,7</u>	<u>-3,1</u>	<u>-3,5</u>	<u>-3,5</u>	<u>-3,5</u>
Totales	100,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Resumen Anual de Estadísticas.

PRINCIPALES SECTORES ECONOMICOS

Agricultura, Silvicultura y Pesca

Aunque la industria maderera ha dominado la economía beliceña durante 200 años, ahora su contribución directa es insignificante, su legado queda en la propiedad y uso de la tierra. El sesenta por ciento de la tierra agrícola potencialmente productiva es de extranjeros, en grandes propiedades, y en buena parte no se está aprovechando. Recientemente, se han introducido leyes impositivas para combatir la subutilización de la tierra agrícola en potencia. Sin embargo, la falta de acceso a la tierra productiva es un obstáculo serio al desarrollo, como lo es la dificultad que experimentan los pequeños campesinos para la obtención de capital para mejoras: el 75 por ciento de los créditos agrícolas se destinan a los grandes agricultores que producen para exportación.

El azúcar, producido en el norte del país y llevado por barcaza a la ciudad de Belice para transbordo, es definitivamente el producto principal por ingresos de exportación, volumen y empleo. La industria cítrica, ubicada en el distrito de Stann Creek, es la segunda actividad agrícola en importancia. La mayor parte de la producción de unas 4.500 hectáreas de naranjales y toronjales se convierte en concentrado para exportación a los Estados Unidos. Un intento de restablecer la exportación de bananos, también en el área de Stann Creek, como producto importante aun no ha probado su viabilidad económica y financiera y requiere del apoyo mantenido del gobierno.

Las grandes mejoras al sistema de caminos durante los años 80 han mejorado en algo el acceso de los campesinos de los distritos meridionales a los mercados, pero el problema continúa siendo grave. El mercadeo de una amplia gama de productos, incluyendo arroz, frijoles y maíz, se lleva a cabo por el Consejo de Mercadeo de Belice, que ha experimentado tanto dificultades administrativas como financieras, requiriendo subvención gubernamental. Como resultado de las medidas de restructuración tomadas a insistencia del Fondo Monetario Internacional, el consejo tuvo un pequeño superávit en 1985, el primero en muchos años.

El maíz, el arroz y los frijoles rojos se producen para consumo interno. Otros productos para el mercado interno incluye cocos, raíces y tubérculos, maní y hortalizas. Las hortalizas invernales también se exportan por tierra al sudoeste de los Estados Unidos.

Belice tiene un hato de ganado local de unas 50.000 cabezas y ha hecho exportaciones modestas a Guadalupe y Martinica, donde tiene derechos preferenciales como estado asociado del Mercado Común Europeo, antes de prohibirse en 1985 las exportaciones de ganado en pie. En 1983, se prohibió a la industria exportar carne de vacuno a los EE.UU. por requerimientos del Departamento de Agricultura de los EE.UU. (USDA). El comercio se reinició después que el matadero de carnes de Belice recibió el visto bueno, en abril de 1985. En 1986, Belice obtuvo apoyo, por primera vez, para exportar carne a las naciones de la Comunidad del Caribe.

En el Cuadro A.5 se muestra un resumen de la producción agrícola:

Cuadro A.5
Belice
Producción agrícola
(miles de unidades)

	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>
Azúcar ¹ (ton)	98,6	103,3	97,7	106,0	114,3	103,2
Melazas ¹ (ton)	32,3	32,3	32,0	37,7	37,5	34,5
Naranjas (cajas de 91 lbs)	568	1.109	1.063	1.065	750	1.124
Toronjas (cajas de 80 lbs)	108	408	586	703	178	344
Bananos (cajas de 42 lbs)	842,4	784,9	549,0	524,0	531,0	523,0
Maíz (miles de lb)	34,0	41,0	47,0	47,0	33,8	34,7
Arroz (miles de lb)	14,7	19,0	23,8	17,5	13,5	10,8
Frijoles rojos (miles de lb)	2,24	3,07	3,80	3,90	4,00	1,63
Carne de vacuno ² (miles de lb beneficiada)	2,6	2,3	2,2	1,9	2,1	2,2
Porcino ² (miles de lb beneficiada)	659	487	365	332	506	595
Miel (lb)	...	496	483	440	543	624

(1): Año cosecha diciembre-junio.

(2): Producción del matadero únicamente. Se estima que un 60 por ciento de los porcinos fueron sacrificados sin registro.

Fuentes: Resumen Anual de Estadísticas; Belice en cifras.

En la lista anterior no se incluye un nuevo producto, el cacao, que ofrece un potencial considerable. Un proyecto de desarrollo del cacao está en proceso financiado por el gobierno, USAID y Hummingbird Hershey, una filial de la compañía de chocolates de los EE.UU. que garantiza mercado para la totalidad de la cosecha.

La industria maderera, ahora sólo un contribuyente menor al mercado de exportación, ha sido obstaculizada por la mala administración de los bosques, instalaciones de procesamiento ineficientes y subcapitalizadas, y falta de instalaciones de secado en horno. Los estudios indican que se está produciendo sólo un 5 por ciento del potencial de rendimiento anual.

La pesca se ha convertido en una importante fuente de moneda extranjera, por la exportación de camarones, caracoles y langostas. La langosta y los caracoles provienen del mar pero los camarones se crían en criaderos.

Se están llevando a cabo experimentos de maricultura con langostas, caracoles y langostinos.

Minería

Se sabe que existen depósitos de bauxita, baritas (mineral de bario), casiterita (mineral de estaño) y oro, pero no en cantidades comerciales. La geología beliceña, en caliza, podría dar una variedad de productos, que incluye yeso y dolomita pero se explota únicamente el último (para balasto).

Recursos Energéticos

A pesar de intensa búsqueda, especialmente desde 1981, no se han encontrado depósitos importantes de petróleo. En 35 de los 45 pozos perforados, tanto en tierra como mar adentro, desde 1955, ha habido indicios de la presencia de petróleo pero nunca en cantidades comerciales. El más productivo, cerca de Belmopan y en Don Que, Corozal (Spartan/Howell 1984), ofreció una probabilidad de flujo de 10-20 b/d. En marzo de 1986, el gobierno llamó a una nueva licitación para las

concesiones; a pesar de una de las leyes de exploración y explotación petrolera más generosas del mundo, no se contaba con que la respuesta fuera positiva, debido al estado actual deprimido del mercado petrolero.

A principios de 1986, se esperaba que la fábrica de azúcar de Libertad reabriera sus puertas para la cosecha 1986/87, para la producción de etanol. Las expectativas de esta empresa son poco claras, a pesar de un posible acceso al mercado de los EEUU según las disposiciones de la CBI, especialmente desde la caída del precio del etanol.

Las necesidades de petróleo de Belice se satisfacen con un petrolero mensual de las refinerías de la Exxon, en la Costa del Golfo. En mayo de 1986, México acordó reiniciar el suministro de diesel para la generación de electricidad, suspendido anteriormente por dificultades en los pagos. La deuda, de Bz \$3 millones, de la Junta de Electrificación de Belice (BEB) con Pemex ha sido reprogramada. El consumo total está entre 600.000 y 900.000 barriles por año.

Manufactura

El sector manufacturero, limitado por el tamaño del mercado interno, es pequeño y se reduce a la sustitución de importaciones. La única excepción es una industria del vestuario en 'maquila', bien establecida, que trabaja con telas importadas para reexportación a los EE.UU. Aunque esta industria está segunda, después de azúcar, como fuente de ingreso de divisas, su principal impacto económico es como fuente de empleo. El valor agregado en Belice es muy bajo.

El Cuadro A.6 resume la producción industrial.

El sector industrial está protegido contra la competencia extranjera por un sistema de control de importaciones sin el cual muy poco sobreviviría. Como resultado de la ley proteccionista, una amplia gama de artículos se produce en escala menor y nuevas empresas se están creando constantemente. En 1986, de especial importancia fue el restablecimiento del molino de harina, que quebró en 1984.

Cuadro A.6
Belice
Producción Industrial

	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>
Azúcar (toneladas)	103,3	97,7	106,0	114,3	103,1
Melazas (toneladas)	32,2	32,0	35,1	36,6	33,5
Cigarrillos (millones)	63,4	68,3	56,0	57,4	64,6
Cerveza (gals)	689	889	818	850	630
Baterías (unidades)	4.100	4.500	4.836	5.000	5.555
Harina ('000 lb)	14.554	9.100	10.900	110.992	2.528
Fertilizantes (tons)	3.002	4.300	3.600	3.080	4.641
vestuario	1.600	1.200	577	781	1.966
Ron (galones)	--	5.850	4.552	4.850	4.300

Fuente: Belice en cifras

El gobierno espera que haya inversión privada extranjera en otras industrias para aprovechar las disposiciones de la Iniciativa de la Cuenca del Caribe. Delegaciones comerciales han hecho visitas al Lejano Oriente y a los Estados Unidos. Se está considerando establecer una Zona Libre, para estimular instalaciones de procesamiento en 'maquila'.

Turismo

El gobierno actual, electo en 1983, ha cambiado la baja prioridad dada a la industria del turismo por su predecesor. El arrecife ofrece excelentes condiciones para buceo subacuático y el interior, en su estado natural, tiene fauna silvestre en abundancia y muchas pequeñas ruinas mayas.

Su desarrollo está limitado por el nivel actual de las instalaciones hoteleras básicas, aunque la capacidad aumentará en más del 30% con la terminación prevista de un hotel de lujo en la ciudad de Belice y un lugar de recreo, de 800 habitaciones, en Corozal. Los ingresos provenientes del rubro del turismo se han duplicado desde 1984, alcanzando a Bz \$23,5 millones en 1985.

DEUDA EXTERNA

Deuda

Hasta 1980, la deuda externa era marginal, con préstamos con un promedio del 1,2% del PBI para los años 1975 a 1980/81. Para su independencia, en 1981, Belice no tenía una carga de deuda importante; la mayor parte de la ayuda externa era en donaciones o préstamos con condiciones extremadamente concesionarias.

Desde 1981, la recesión mundial, la devaluación del peso mexicano, y la caída de los precios del azúcar, han inflado el déficit de moneda extranjera. Como porcentaje de las exportaciones totales de bienes y servicios, los pagos del servicio de la deuda fueron:

Cuadro A.7
Belice
Pagos del Servicio de Deuda

<u>Año</u>	<u>Pago servicio de deuda</u>
1980	1,4%
1981	2,5%
1982	8,8%
1983	6,9%
1984	7,1%

En diciembre de 1984, la mora en el pago de la deuda ascendía a \$6,5 millones (el 7,1 por ciento), con \$10 millones por pagar en 1985. A finales de 1985, se habían cancelado \$14,5 millones y reprogramado \$2 millones. Los pagos programados para 1986 ascendieron a \$12,25 millones.

Balanza de pagos

A finales de 1984, la balanza de pagos de Belice estaba en una posición crítica, principalmente por la reducción de ingresos por azúcar, cítricos y de reexportación, y una reducción en ingresos de capital. Para detener la inflación, el gobierno solicitó ayuda del FMI

y otras agencias. Los préstamos del FMI (Derecho de Especial de Giros --SDR--7 millones), USAID (\$13 millones), la Agencia de Desarrollo Internacional (5 millones) y el gobierno británico (hasta \$10 millones) mejoraron la posición de las reservas en 1985. Las reservas aumentaron fuertemente en 1985 debido a que la balanza de pagos registró un superávit equivalente al 6,5 por ciento del PBI.

COMERCIO EXTERIOR

Cuadro A.8
Belice
Patrón de crecimiento del PBI
Exportaciones e Importaciones
1971-1977

	<u>1971</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>
Tasa anual crecimiento (%) de:							
PBI (real) ⁽¹⁾	3,4	6,7	4,2	9,3	0,7	- 0,7	4,2
Exportaciones (nacionales) ⁽²⁾	6,4	28,6	32,6	48,4	53,3	-28,9	30,6
Importaciones ⁽²⁾ (excluye reexp.)	8,6	16,7	2,7	53,6	41,9	0,7	6,9

Patrón de crecimiento del PBI, Exportaciones e Importaciones
1978-1984

	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>
Tasa anual de crecimiento (%) de:							
PBI (real) ⁽¹⁾	7,9	3,9	4,3	1,5	-0,9	0,8	1,3
Exportaciones (nacionales) ⁽²⁾	23,4	3,1	44,7	-8,7	-20,0	8,9	15,6
Importaciones ⁽²⁾ (excluye reexp.)	6,9	12,6	24,6	18,9	-2,6	-17,8	6,5

Fuentes:

(1): Calculado de series cronológicas del PBI al costo de los factores en precios de 1973, preparado por la Oficina Central de Estadísticas (CSO).

(2): Calculado de series cronológicas de comercio de mercaderías, preparado por el CSO.

El patrón de crecimiento de exportaciones e importaciones, así como el PBI, desde 1971, dados en el Cuadro A.8, ilustran con claridad el efecto de la recesión en 1982 y la grave sequía que disminuyó drásticamente las exportaciones de azúcar en 1976.

Los tres cuadros siguientes (A.9, A.10 y A.11) ilustran el desglose de importaciones y exportaciones en 1980, así como la balanza comercial global. Como se puede observar, las exportaciones, en su orden, fueron: azúcar, vestuario, productos cítricos y de pesca; las importaciones fueron: alimentos, maquinaria, manufacturas varias y combustibles.

Cuadro A.9
Belice
Exportaciones nacionales por valor (Bz \$ millones)

	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>
Azúcar	85,3	65,7	68,3	65,1	45,9
Melaza	2,4	1,7	1,9	2,3	1,7
Cítricos	13,0	14,1	13,7	19,5	24,2
Productos pescado	14,4	12,6	14,0	13,4	13,6
Bananos	4,3	4,2	4,8	6,3	6,5
Madera aserrada	2,4	3,6	2,7	2,1	1,2
Vestuario	22,1	12,7	16,8	31,2	31,4
Otros	<u>5,5</u>	<u>4,9</u>	<u>8,2</u>	<u>5,7</u>	<u>3,2</u>
Totales:	149,4	119,5	130,4	145,6	127,7

Fuente: Informe Comercio Exterior

Cuadro A.10
Belice
Importaciones por categoría (Bz \$ millones)

	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984¹</u>	<u>1985</u>
Alimentos	67,5	79,8	58,8	46,8	56,0	n.d.
Bebidas	6,4	7,1	5,7	5,0	6,3	n.d.
Materiales crudos	2,4	4,9	3,2	0,7	1,0	n.d.
Combustible	54,5	51,3	45,6	52,6	43,4	n.d.
Aceites y grasas	1,4	1,0	0,6	0,6	0,9	n.d.
Químicos	19,5	22,9	22,5	16,5	21,7	n.d.
Manufacturas	41,6	39,5	33,1	28,4	32,8	n.d.
Maquinaria	57,9	57,5	48,9	43,3	51,9	n.d.
Manufacturas varias	48,0	58,3	35,4	28,1	44,7	n.d.
Otros	<u>2,2</u>	<u>1,6</u>	<u>2,2</u>	<u>1,5</u>	<u>1,5</u>	<u>n.d.</u>
Totales	229,5	323,9	256,0	223,6	260,3	157,5

(1): Provisional

(n.d.): No disponible

Fuente: Resumen Anual de Estadísticas

Cuadro A.11
Belice
Balanza Comercial (Bz \$ millones)

	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>
Export. nacionales	149,5	119,6	130,3	145,7	127,7
Reexportaciones	88,5	62,4	25,2	40,7	52,3
Total exportaciones	238,0	182,0	155,5	186,4	180,0
Total importaciones	-323,9	-256,0	-223,6	-260,4	-257,5
Balanza	-85,9	-74,0	-68,1	-74,0	-77,4
Relación de intercambio (1980=100)	89,5	73,9	78,1	82,7	---
Precios de exportación (1980=100)	98,4	80,2	80,2	81,9	---
Precios de importación (1980=100)	109,4	108,6	102,6	99,1	---

Fuente: Banco Central.

96'

Los principales países con los cuales se comercia como porcentaje del valor total, se mencionan en el Cuadro A.12. Tanto para las exportaciones como para las importaciones, los Estados Unidos es el país principal, seguido por el Reino Unido.

Cuadro A.12
Belice
Asociados comerciales principales
por porcentaje del valor total

<u>Exportaciones</u> ¹	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u> ²	<u>Importaciones</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u> ²
EEUU	45,9	42,8	57,8	EEUU	37,5	41,4	43,5
Reino Unido	29,7	28,7	20,5	Reino Unido	11,2	10,4	8,3
Caricom	11,8	14,2	9,5	CEE (ex R.U.)	8,6	5,6	7,6
Canadá	5,6	11,2	2,6	Canadá	1,5	1,6	2,3
CEE (ex R.U.)	5,0	0,4	6,4	Caricom	1,9	1,8	1,5

(1):Exportaciones domésticas solamente.

(2):Cifras provisionales.

Fuente: Resumen Anual de Estadísticas.

A los Estados Unidos corresponde casi la mitad de las importaciones totales de Belice y más de la mitad de las exportaciones nacionales. Belice tiene un superávit comercial substancial con el CARICOM, más de Bz\$10 mn en 1984. Muchos de los bienes, la mayoría bienes de consumo, actualmente importados del Caribe se pueden obtener ahora a mucho mejores precios de México. Las dificultades políticas han evitado que Belice aproveche la calidad de miembro del Mercado Común Centroamericano.

Si Belice y Guatemala continúan la reciente mejora de sus relaciones, Belice podría servir como una salida al mar en el desarrollo del departamento de El Petén, en el norte de Guatemala. Esto, desde luego, es un proyecto a largo plazo con implicaciones importantes de transporte.

91

Por otro lado, es probable que el comercio de reexportación con México no tenga ventajas perdurables para Belice. Belice ha aumentado tan fuertemente los impuestos por concepto del tránsito en el movimiento de bienes que los mexicanos han decidido construir instalaciones portuarias mayores en Progreso, Yucatán. Este desarrollo terminaría casi totalmente con el comercio de reexportación, no importando cuál sea el valor internacional del peso mexicano.

A pesar de la reducida economía beliceña, hay motivos de optimismo con respecto a la capacidad de la nación para competir en los mercados mundiales. Las exportaciones beliceñas tienen acceso favorable a los Estados Unidos, el Canadá, el Caribe y Europa. Estas diversas ventajas reflejan el papel de la nación como colonia anterior del Reino Unido, así como nación beneficiada de conformidad con las disposiciones de CBI y CAI.

GS