

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE RELACIONES INTERNACIONALES**



**PERSPECTIVAS DE LA GESTIÓN ESTRATÉGICA GUBERNAMENTAL EN
EL SALVADOR PARA IMPULSAR AL PAÍS COMO PLATAFORMA
LOGÍSTICA REGIONAL, EN EL PERÍODO 2009-2019**

**TRABAJO DE GRADO PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO (A)
EN RELACIONES INTERNACIONALES**

PRESENTADA POR:

VERÓNICA ALEJANDRA AQUINO FUENTES

LEONEL ALBERTO ESCOBAR MARTÍNEZ

VILMER ANTONIO GÓMEZ RÍOS

DOCENTE ASESOR:

LICENCIADO MAURICIO ADALBERTO GUEVARA

CIUDAD UNIVERSITARIA, SAN SALVADOR, OCTUBRE DE 2019

TRIBUNAL CALIFICADOR

**MAESTRO JORGE ALBERTO ARANDA
PRESIDENTE**

**MSC. EVELYN VERÓNICA DONAIRES
SECRETARIA**

**LICENCIADO MAURICIO ADALBERTO GUEVARA
VOCAL**

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
Msc. Roger Armando Arias Alvarado
RECTOR

PhD. Raúl Ernesto Azcúnaga López
VICERRECTOR ACADEMICO

Ing. Juan Rosa Quintanilla
VICERRECTOR ADMINISTRATIVO

Ing. Francisco Alarcón
SECRETARIO GENERAL

Lic. Rafael Humberto Peña Marín
FISCAL GENERAL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

Dra. Evelyn Beatriz Farfán Mata
DECANA

Msc. Juan José Castro Galdámez
SECRETARIO

Msc. Nelson Ernesto Rivera Díaz
DIRECTOR INTERINO DE LA ESCUELA DE RELACIONES
INTERNACIONALES

Lic. Digna Reina Contreras de Cornejo
DIRECTORA GENERAL DE PROCESOS DE GRADUACIÓN

Lic. Roberto Adolfo Arévalo Menéndez
COORDINADOR DE PROCESOS DE GRADUACIÓN DE LA ESCUELA DE
RELACIONES INTERNACIONALES

Agradezco a Dios por la oportunidad que me dio de culminar mis estudios, siempre guiándome en cada ciclo que recorrí dentro de la Universidad. A mi mamá por todo el amor, la paciencia y el apoyo brindado en todos estos años; por ser uno de mis pilares para salir adelante y cumplir mis metas. A mi hermanita, Nea, por la comprensión, amor y todos los momentos compartidos; además de ser mi otro pilar en la vida que me motiva a alcanzar mis sueños. A mi tía Mary por creer en mí, por estar a mi lado en cada paso que doy y por el cariño que siempre ha sido incondicional, y que ayudó a cumplir con éxito mis estudios. A mis primos Luis y Camila, por estar cada día conmigo y ser parte importante en mi vida y proyectos. A mi asesor, Lic. Mauricio Guevara, por los valiosos aportes, conocimiento y experiencia para el desarrollo de este Trabajo de Grado. A mis compañeros, Vilmer y Leo, por compartir estos meses de trabajo para culminar con éxito nuestra investigación.

VERÓNICA ALEJANDRA AQUINO FUENTES

A Dios por permitirme vivir esta experiencia de aprendizaje y crecimiento, a mis compañeros y amigos por hacer de esta etapa de mi vida algo realmente especial, a todos esos profesionales que amablemente colaboraron de buena voluntad para realizar esta investigación y le dedico profundamente estas palabras a mi madre, mi modelo de mi vida, gracias por su indeleble amor, por su esfuerzo diario, por ser todo cuando más lo necesite. Gracias por ser la razón de lucha y por estar cada día a mi lado.

LEONEL ALBERTO ESCOBAR MARTÍNEZ

A Dios, por permitirme concluir mis estudios. A mi familia, por su apoyo incondicional a lo largo de este proceso. A mis amigos, por infundir buenos ánimos en los momentos difíciles. A mis compañeros, Ale y Leo, por todo el esfuerzo y trabajo para culminar con éxito nuestra investigación. A todos, muchas gracias.

VILMER ANTONIO GÓMEZ RÍOS

ÍNDICE DE CONTENIDO

RESUMEN	i
LISTA DE SIGLAS Y ACRÓNIMOS	ii
INTRODUCCIÓN.....	iv
CAPÍTULO I. EL ESTABLECIMIENTO DE LA COMPETITIVIDAD NACIONAL EN MOVILIDAD Y LOGÍSTICA DESDE LA TEORÍA.....	1
1.1 Elementos conceptuales de la logística	1
1.1.1 Plataforma logística	3
1.1.1.1 Centros de distribución locales.....	4
1.1.1.2 Zonas logísticas de distribución.....	4
1.1.1.3 Plataforma logística multimodales.....	5
1.2 Requerimientos internacionales para impulsar la competitividad en movilidad y logística	6
1.2.1 La infraestructura terrestre: motor de desarrollo productivo	6
1.2.2 Facilitación del comercio	8
1.2.3 Importancia para las empresas	10
1.2.4 Acción pública y Privada en la Organización y administración de movilidad y logística	12
1.2.4.1 Acción pública.....	12
1.2.4.2 Acción privada.....	14
1.3 La Comodalidad como enfoque de cambio.....	16
1.3.1 La Comodalidad en transporte de cargas y personas.....	19
CAPÍTULO II. GESTIONES ESTRATÉGICAS ENCAMINADAS AL ESTABLECIMIENTO DE UN CENTRO LOGÍSTICO REGIONAL DURANTE EL PERÍODO PRESIDENCIAL DE SALVADOR SÁNCHEZ CERÉN.....	23
2.1 Principales aportes de la Gestión Saca.....	23
2.1.1 Construcción Puerto de La Unión	25
2.1.2 Fondo Del Milenio (Fomilenio I)	26
2.2 Principales logros en el tema de movilidad y logística en la Gestión Funes	26

2.2.1 Inauguración y concesión.....	27
2.2.2 Ejecución de Fomilenio I.....	28
2.2.3 Negociación Fomilenio II	29
2.2.4 Tratados internacionales suscritos	30
2.2.4.1 Organización Mundial Del Comercio.....	30
2.2.4.2 Sistema de Integración Centroamericana.....	31
2.2.4.3 Tratados de Libre Comercio.....	32
2.3 Realidad competitiva del país desde la perspectiva pública.....	35
2.3.1 Marco legal Comercial.....	35
2.3.1.1 Reforma en Ley Regulatoria de Procesos Aduanales.....	35
2.3.1.2 Ley de inversiones.....	37
2.3.1.3 Ley de zonas francas.....	38
2.3.1.4 Ley de Concesión del Puerto De La Unión de 2018.....	40
2.3.1.5 Ley de asocio público privado.....	41
2.3.2 Instituciones nacionales relacionadas al comercio.....	43
2.3.2.1 Ministerio de Economía (MINEC).....	44
2.3.2.2 Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones (PROESA).....	45
2.3.2.3 Dirección General de Aduanas (DGA).....	46
2.3.2.4 El Centro de Trámites de Importaciones y Exportaciones (CIEX).....	47
2.3.2.5 Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA).....	48
2.3.2.6 Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano.....	48
2.3.3 Factores Edificadores de Competitividad	49
2.3.3.1 Formación de la Educación Superior.....	49
2.3.3.2 Demanda Laboral actual.....	51
2.3.3.3 Tecnología en Trámites Aduanales.....	52
2.3.3.4 Condiciones infraestructurales.....	57

2.4 Modelo Educativo Gradual de Aprendizaje Técnico y Tecnológico	68
2.4.1 Financiamiento.....	69
2.4.2 Tecnología.....	71
2.4.3 Formación estratégica	72
2.4.4 Programas contenidos.....	73
CAPITULO III. RELACIONES ESTRATÉGICAS PARA EL LOGRO DE UN CRECIMIENTO ECONÓMICO: CASO COSTA RICA Y PERSPECTIVA EN LAS RELACIONES CON LA REPÚBLICA POPULAR DE CHINA	76
3.1 Caso Costa Rica: estrategia portuaria y logística	76
3.1.1 Situación Social	78
3.1.2 Economía, inversiones y comercio	79
3.1.2.1 Recuperación de la demanda externa.....	82
3.1.2.2 Logística de puertos.....	85
3.1.3 Ventajas y desventajas competitivas.....	90
3.2 Perspectivas de la relación estratégica El Salvador-República Popular de China.....	95
3.2.1 Perfil Económico de El Salvador	95
3.2.1.1 La inflación.....	96
3.2.1.2 Comercio Exterior.....	104
3.2.2 Perspectivas Diplomáticas con la República Popular de China .	108
3.2.2.1 Relaciones Comerciales con la República Popular de China.....	114
CONCLUSIONES FINALES	119
RECOMENDACIONES	123
BIBLIOGRAFÍA.....	125
Libros	125
Trabajos de Graduación	126
Fuentes Hemerográficas.....	127
Sitios Web	128

Jurisprudencia	132
Documentos Institucionales	132
ÍNDICE DE CUADROS	134
ÍNDICE DE TABLAS.....	134
INDICE DE GRÁFICOS	134

RESUMEN

El presente trabajo de grado realiza una investigación acerca de las posibilidades que tiene el país para convertirse en una plataforma logística en un mediano plazo. Para ello, se define una serie de directrices internacionales necesarias para optar a un cambio estratégico en la productividad en el país, recordando que en la actualidad la terciarización de la economía ha sido especulativa, enfocada a resultados que son insuficientes para obtener el crecimiento económico deseado. Esta investigación ha dedicado especial atención primero, en aquellos factores que son fundamentales, como el desarrollo infraestructural, la formación de capital humano y la inversión en tecnología. Se ha considerado la perspectiva nacional como factor clave para explicar las condiciones actuales de productividad, logística y movilidad. Aquí se ha hecho una investigación profunda de cómo los factores establecidos a nivel internacional son cumplidos, como se están desarrollando y las estrategias que ha implementado las últimas gestiones presidenciales. Cabe aclarar que esta perspectiva es de carácter bibliográfica, ya que no se han utilizado herramientas de mediciones matemáticas por lo que su valor radica en el análisis interpretativo y predictivo establecidos en la investigación. Por último, se ha hecho un análisis estratégico de los modelos internacionales que han tenido cierto nivel de éxito en movilidad y logística y que pueden ser de replicabilidad por condiciones similares y estrategias de asociación e inversión a largo plazo. La investigación además explica la necesidad de hacer una transición de la economía al sector terciario mediante apuestas estratégicas específicas que están relacionadas con la movilidad y logística, puesto que hay condiciones comparativas y competitivas para dar un paso en este rubro que puede dar réditos que se buscan para el desarrollo del país.

LISTA DE SIGLAS Y ACRÓNIMOS

- AEROMAN:** Aéreo Mantenimiento
- ARENA:** Alianza Republicana Nacionalista
- BCIE:** Banco Centroamericano de Integración Económica
- BCR:** Banco Central de Reserva
- BRT:** Bus Rapid Transit
- CEPA:** Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma
- CEPAL:** Comisión Económica para América Latina
- DR-CAFTA:** Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos, Centroamérica y República Dominicana
- ETC:** Edificio Terminal de Carga
- FEM:** Foro Económico Mundial
- FMLN:** Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional
- FOMILENIO:** Fondo del Milenio
- FOVIAL:** Fondo Vial
- FUSADES:** Fundación Salvadoreña de Desarrollo
- GATT:** General Agreement Trade Treaty
- GOES:** Gobierno de El Salvador
- IED:** Inversión Extranjera Directa
- IES:** Instituciones de Educación Superior
- ITCA:** Instituto Técnico Centroamericano
- IVA:** Impuesto al Valor Agregado
- JBIC:** Banco Internacional de Cooperación de Japón
- JICA:** Agencia Internacional de Cooperación de Japón
- MCC:** Millenium Challenge Corporation
- MCCA:** Mercado Común Centroamericano
- MEGATEC:** El Modelo Educativo Gradual de Aprendizaje Técnico
- MINED:** Ministerio de Educación

MIS: Moody's Investors Service

MITUR: Ministerio de Turismo

MOPTVDU: Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano

NRI: Network Readiness Index

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

ODECA: Organización de Estados Centroamericanos

OEA: Organización de Estados Americanos

OMA: Organización Mundial de Aduanas

OMC: Organización Mundial del Comercio

OMM: Organización Meteorológica Mundial

ONU: Organización de Naciones Unidas

PNUD: Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo

PQD: Plan Quinquenal de Desarrollo

SICA: Sistema de Integración Centroamericana

SIFPE: Sistema Integral de Fomento de la Producción Empresarial

TEUS: Contenedores de 20 pies de longitud

TIC: Tecnología de la Información

TLC: Tratado de Libre Comercio

TNMF: Trato de Nación Más Favorecida

INTRODUCCIÓN

La selección del tema corresponde al análisis e importancia del papel de las instituciones gubernamentales para el funcionamiento e implementación de una zona logística dentro del territorio salvadoreño, ya que se cuenta con una posición estratégica que puede influir en el crecimiento económico, promoviendo el mejoramiento de su cadena logística e inversión pública, privada nacional y extranjera; obteniendo los beneficios de reducir costos, mejorar ingresos, y tener una competitividad superior.

El período comprende los años 2014-2019, este es el último período presidencial del país, en donde se ha ampliado el interés en establecer una zona logística para potenciar el sector servicios. La interconexión de la economía global es cada vez mayor y esto representa nuevos retos, pero también nuevas oportunidades para la economía de los países de Centroamérica, ya que esta región es estratégica en el tránsito de mercancías en el ámbito internacional. Es por ello que los gobiernos centroamericanos, y específicamente el salvadoreño, deben buscar ser más competitivos y atender la demanda de la globalización mediante la diversificación de la economía e incrementando la apuesta al sector terciario, que gradualmente debe mejorar su desempeño logístico para tener mayor competitividad. La logística, en términos de movilización tiene mucha importancia para la economía, ya que es un factor clave para determinar los costes de bienes y servicios que se comercializan en el mercado local y regional.

La solidez de la industria se debe relacionar con las diferentes modalidades de transporte, las que deben desarrollarse a través de canales y rutas

rápidas que garanticen los plazos de entrega en el traslado de materias primas y productos manufacturados a clientes nacionales e internacionales.

La presente investigación es importante en las Relaciones Internacionales ya que permitirá tomar referencias del panorama político-económico internacional que estén relacionadas con el comercio exterior, y para que se conozca e implementen políticas públicas que mejoren la plataforma logística nacional, la creación de espacios de movilización de transporte, la mejora de competitividad, y la formación de capital humano.

Es fundamental que la apuesta por impulsar una plataforma logística se desarrolle en el marco de una gestión estratégica gubernamental abierta con los diferentes actores nacionales e internacionales, de carácter público y privado. Bajo el entendido que el sector público es el que determina el marco normativo que rige el comercio exterior, pero la misma debe garantizar la libre y transparente competencia entre los participantes de esta actividad.

La presente investigación permite conocer las medidas de política pública que los próximos gobiernos podrían replicar, tomando como base modelos de países exitosos. Esto permitiría trabajar con una visión diferente y comenzar a promover al país como una plataforma logística que facilite el comercio en la región. En cuanto a su utilidad académica, la investigación busca ser una ayuda bibliográfica para posteriores estudios, debido a su enfoque novedoso en cuanto a propuestas de mayor practicidad con la que se podría desarrollar la gestión estatal e igualmente busca actores estratégicos de cara a la implementación de una Política Integrada de Movilidad y Logística, teniendo siempre una perspectiva desde las Relaciones Internacionales.

En un mundo cada vez más dinámico y globalizado, el desarrollo humano y tecnológico debe ser la base primordial a pesar de lo complejo que resulta la lectura del comercio internacional en la actualidad. En el caso de la región centroamericana, se presenta como un desafío la realización de gestiones estratégicas, pues deben profundizar la estabilidad económica que ayude al sano desarrollo de sus economías, y a la vez sabedores de lo complicado que es competir frente a otros países que poseen las ventajas tecnológicas; por lo que históricamente se ha planteado que cada país de la región debe potenciar sus propias fortalezas. En este sentido, en el país la búsqueda por potenciar la movilización de mercancías en el comercio internacional ha sido un tema central en las últimas gestiones gubernamentales. Se busca ser más competitivo atendiendo a la demanda de la globalización mediante la diversificación de la economía y su apuesta al sector terciario. Para ello, la investigación toma la última gestión presidencial como objeto de análisis y así tomar una posición en referencia de los principales aciertos y desaciertos que han posibilitado o imposibilitado un mayor crecimiento económico.

Hay que destacar que la evolución de las Relaciones Internacionales ha generado una transformación en las directrices del comercio internacional, la cual ha generado que los esfuerzos internacionales por obtener un mejor posicionamiento comercial crezca como vorágine en la última década. Diferentes organismos e instituciones internacionales han creado una serie de directrices o lineamientos que promueven el fortalecimiento de los países por medio de una mayor diversificación de sus economías en el campo de la movilidad y logística. La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), ha postulado los requerimientos que otorgan el “estatus de

Centro Logístico”¹. Los ejes propuestos fueron: infraestructura, transporte, capital humano, facilitación del comercio y logística de empresas”.²

Cabe destacar que el gobierno del ex presidente Sánchez Cerén, en la ruta por apostar en mayor medida a este rubro lanzó a finales del 2017 la Política de Movilidad y Logística, entrelazando diversas propuestas al sector costero, mejoramiento del transporte, vías terrestres, marítimas y portuarias, teniendo aún pendiente las estrategias concretas de cómo, cuándo y de qué forma podrían potenciarse dichos elementos. Es por ello que esta investigación analiza la potenciación del rubro logístico en el territorio nacional tomando como referencia central las capacidades competitivas que el país posee frente a la región centroamericana, tomando como referencia el modelo de Costa Rica, así como la perspectiva de la alianza con China Popular como socio estratégico.

En el país se presenta una serie de dificultades que desaceleran la política de movilidad y logística. Por ejemplo, el bajo crecimiento económico, la baja inversión extranjera en zonas claves como el litoral salvadoreño, la poca capacidad infraestructural (a pesar de la poca distancia geográfica que deberían de representar en comparación con otros países del mundo y de la región), ausencia de capital humano formado en el rubro o la escasa inversión extranjera que permita avanzar. El desaprovechamiento del Puerto La Unión, construido con un préstamo del Gobierno de Japón en el 2004 por una cantidad de \$102,7,81,950.00³ para la ejecución del Proyecto

¹Azhar Jaimurzina, “Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional”, Santiago, revista CEPAL, n2 (2015):69

²“El Salvador Logístico, El desempeño logístico: marco actual”, El Salvador: Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, 2017, acceso el 3 marzo de 2018, <https://www.transparencia.gob.sv/institutions/foviaal/documents/203257/download>

³Régimen Tributario Puerto La Unión”, Asamblea Legislativa, acceso el 7 mayo de 2018, https://www.mh.gob.sv/downloads/pdf/DC5831_Regimen%20tributario%20puerto%20de%20La%20Union.pdf

“Reactivación de la Actividad Portuaria en el Departamento de La Unión”, el cual como parte de la gestión gubernamental del período 2009-2014 se otorgaría en concesión a una empresa internacional por no tener el país los recursos necesarios para su administración, es un ejemplo de la gestión nacional en este rubro. El Puerto de La Unión se esperaba representara un avance en materia logística, que permitiera la entrada de buques de mayores dimensiones a las que recibe el Puerto de Acajutla y la diversificación de los productos que se comercializan, tomando en cuenta que es el único en funcionamiento para transacciones de comercio exterior, ya que el Puerto de La Libertad es utilizado para el comercio pesquero artesanal.

Los procesos aduanales, presentan ciertas dificultades con la eficiencia de trámites, por el tiempo que se requiere y la burocracia que las instituciones suelen establecer, retrasa los tiempos de entrega hacia el destino final de los productos y servicios, sumando la ineficiente capacidad del capital humano, especialmente en el rubro aduanero. Además, los costos que se requieren para ingresar los productos a aduanas son elevados en la región, comparado con otras regiones en las cuales los costos son reducidos y generan más atracción y beneficios para desembarcar en esos lugares. Estos impuestos aplicados elevan los costos finales de los productos y servicios, lo que reduce las ganancias que podría obtener el inversionista cuando el comprador adquiriera el producto como consumidor final. A esto corresponde mencionar que el arancel aduanero que se solicita en el país es de \$0.17 por tonelada/ kilómetro entre otros, el mismo que se establece en Centroamérica, reduciendo las oportunidades de competitividad en la región.

Por lo tanto, es determinante plantearse: ¿Una eficiente gestión estratégica puede impulsar el país como una plataforma logística regional tomando como referencia los principales requisitos internacionales sobre competitividad

logística, mediante el aprovechamiento de las ventajas competitivas que el país puede ofrecer?, para responder a esta pregunta habrá que determinar las acciones estratégicas gubernamentales fundamentales que sean coherentes con los requisitos internacionales, que son enfocados a logro de la mejora productiva en movilización eficiente de productos y servicios y por ende, la creación de una plataforma logística nacional.

Las relaciones entre las diversas sociedades pueden desarrollarse atendiendo intereses comunes. De manera que estas relaciones pueden superar las limitaciones que el estatismo implica. Es decir que ya no es el Estado el único actor principal que moldea la manera en que se relacionan las sociedades modernas. En el panorama nacional es evidente la evolución en la interrelación con otras sociedades. Desde hace ya varias décadas el país se abrió hacia el mundo globalizado y esto generó nuevos procesos que configuran actualmente la actuación política comercial en la región. De ahí que las relaciones tanto políticas como económicas, se basen en una competencia pacífica en la que se prioriza el carácter racional de las interacciones y de los procedimientos que se realizan.

El postulado “Mayor semejanza y complementariedad entre la política interna y la política exterior, con mayor número de actores implicados o interesados directos o indirectamente en los mismos, y por tanto mayores posibilidades de establecer coaliciones y regateos diversos para buscar soluciones satisfactorias” se traslada directamente al tema de la globalización, ya que ha sido un factor que ha venido a incidir en la definición de las relaciones económicas que se han mantenido con los países de la región y de otras partes del mundo.

Bajo este marco se tiene la necesidad de diseñar y atender políticas de apertura frente a las exigencias del libre mercado. Estas exigencias derivan precisamente de las relaciones entre el país con otras naciones y estas relaciones a su vez se basan en las políticas diseñadas frente a los otros Estados con el objetivo de alcanzar sus propios intereses. Por lo tanto, existe un carácter institucional y público, pero, por estar implícitos los intereses comerciales, también existe un carácter particular y/o privado. El hecho que se busquen relaciones comerciales con diferentes países, deriva de las diferencias de productividad que posee respecto de otras naciones. Es así como surge el intercambio comercial, ya que a los diferentes países les resulta más fácil producir los bienes que más se le dificultan a otro país producirlos. Este intercambio comercial puede estar regulado o no por tratados bilaterales o multilaterales de libre comercio, hecho que actualmente hace más complejas las relaciones entre los Estados.

La política comercial en el país diseñada por el gobierno en turno, busca ante la realidad de un mundo globalizado, definir e impulsar estrategias que contribuyan a perfeccionar el proceso de integración, y a fortalecer los flujos de comercio hacia el resto del mundo. Con ese fin, el Gobierno de Sánchez Cerén ha definido estrategias de negociación e implementación de tratados bilaterales y multilaterales. Un ejemplo es que en América Central, las relaciones exteriores se han establecido de una forma más estrecha, utilizando métodos como la diplomacia, la cooperación técnica, o en el área del comercio mediante la prestación de servicios de movilización y logísticos.

En este sentido el país entabla relaciones comerciales con los demás países, no lo hace individualmente, sino que tiene empresas privadas con las cuales

ejecutar tales acciones, que son quienes fabrican los productos de exportación.

Dentro de esta actividad conocida como transnacionalización es que el Estado y el sector privado van de la mano, siendo el primero el regulador y el segundo el que realiza la transacción de bienes y servicios, sin ocupar el lugar del Gobierno. A su vez, dentro de estas acciones, es la empresa privada la que realiza el transporte de productos dentro del territorio salvadoreño y es quien cuenta con tramitadores logísticos, que realizan las transacciones correspondientes con los entes gubernamentales.

CAPÍTULO I. EL ESTABLECIMIENTO DE LA COMPETITIVIDAD NACIONAL EN MOVILIDAD Y LOGÍSTICA DESDE LA TEORÍA

La movilidad y logística representa un ámbito complejo si se tiene como objetivo que sea competitivo a nivel regional. Para ello, es indispensable el conocimiento de la conceptualización de la logística, lo que contribuirá a un mayor análisis de la cadena a nivel nacional que se crea, involucrando por igual al sector público y privado mediante estrategias según sus competencias, logrando ejecutar esas directrices a través de sus diversas instituciones para la obtención de resultados eficientes y que permitan un avance en el desarrollo del país. El Salvador, en búsqueda del posicionamiento como un hub logístico, utiliza la comodalidad como una herramienta fundamental para la movilidad de bienes y servicios, retomando los requerimientos internacionales que le permiten establecer la competitividad regional.

1.1 Elementos conceptuales de la logística

Los centros logísticos son conocidos como: el conjunto de instalaciones inmobiliarias (bodegas, plantas de producción, etc.) en donde se involucra totalmente a la infraestructura de transporte como medio de conexión entre ellos, centros de servicios especializados: “áreas especializadas en el manejo, control y distribución de mercancías, que concentran en un mismo sitio físico todos los servicios que requiere la economía actual, incluidos: servicios portuarios, carga y descarga, trámites aduaneros, patio de contenedores, estacionamiento de camiones, intermodalidad aérea fluvial-marítima-terrestre, servicios a la carga, servicios para el control fitosanitario, ruptura y consolidación de la carga, servicios financieros, servicios de comunicaciones, actividades de comercio electrónico, entre otros.

The Council of Logistics Management (2012), define la logística como: El proceso de administrar estratégicamente el movimiento y almacenaje de los materiales, partes y producto terminado desde el proveedor a través de la empresa hasta el cliente⁴.

Los centros logísticos son entendidos como equipamientos localizados estratégicamente en regiones altamente productivas con el objeto de concentrar y suministrar servicios complementarios a sus actividades principales y trabajar en función de la integración física del territorio y de la conformación de un tejido social que propenda por su bienestar, por el fortalecimiento de sus actividades productoras y por la consolidación de los vínculos político administrativos que promuevan la competitividad territorial⁵. La logística representa la gestión integral de los flujos de materiales e información en una organización. Es decir, que es parte fundamental de su planeamiento estratégico, a través del cual se organiza y logra mantenerse en acción.

La logística en el sector de los transportes en las últimas décadas ha sido afectada por la incorporación de las tecnologías de la información y comunicación, las que han producido grandes cambios socioeconómicos, modificando la conducta social en cuanto a calidad de servicio; se han incorporado nuevas exigencias medioambientales que han provocado un desplazamiento del proveedor hacia el consumidor. Por ello, es necesario

⁴ Sandra Sofía Gallegos Cadena, "Modelo Sostenible de Plataforma Logística para Racionalizar la Circulación del Transporte Pesado en el Distrito Metropolitano de Quito" (Tesis de Maestría, Universidad Central de Ecuador, 2016), 24. <http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/5736>

⁵ Isabel Margarita Varela Villazón, "Importancia de los Centros Logístico y sus efectos sobre la competitividad territorial" (Tesis de maestría, Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá, 2010), 17-19.

que la logística determine y gestione los flujos de servicios y de información procurando adecuar la oferta de los mismos a la demanda local de forma óptima. Los factores⁶ que intervienen en la decisión en logística pueden agruparse en: Stocks o inventarios; Instalaciones (número y localización); Comunicaciones; Modo, rutas, subcontrataciones, entre otros; Gestión de materiales; Calendario de producción; Unidades, estandarización, tamaño, entre otros.

Es pertinente aclarar que la toma de decisiones en logística está sujeta a factores humanos, no basta con tomar acciones, dar soluciones, presentar informes y propuestas técnicas si no se toma en cuenta adecuadamente este factor.

1.1.1 Plataforma logística

Una Plataforma Logística es un área especializada en el manejo, control y distribución de mercancías, que concentra en un mismo sitio físico todos los servicios que requiere el comercio moderno, incluidos: servicios portuarios, carga y descarga, trámites aduaneros, patio de contenedores, estacionamiento de camiones, intermodalidad aérea-fluvial-marítima-terrestre, servicios a la carga, servicios para el control fitosanitario, ruptura y consolidación de la carga, servicios financieros, servicios de comunicaciones, actividades de comercio electrónico, entre otros⁷.

La Plataforma Logística puede estar concebida con una estructura organizacional en red de conexiones de servicios o áreas interdependientes

⁶Isabel Margarita Varela Villazón, "Importancia de los Centros Logístico y sus efectos sobre la competitividad territorial" (Tesis de maestría, Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá, 2010), 34-37

⁷ Erick Leal, Gabriel Pérez Salas, "Plataformas Logísticas: Elementos Conceptuales y Rol del Sector Público", Boletín, N° 6 (2009), 3 https://repositorio.cepal.org/FAL/bitstream/handle/11362/36112/FAL-274-WEB_es.pdf

que articularán la plataforma y comparten necesidades comunes de talento humano, tecnologías e infraestructuras, proporcionando eficientes servicios en cada una de las áreas de la actividad económica, además puede prestar variados servicios como⁸: Logística de Negocios; Logística de Consolidación y Distribución; Logística de Servicio al vehículo a la carga; Logística Portuaria; Logística de Perecederos; Logística de Almacenamiento en Silos; Centro de Capacitación, Investigación e Incubación; Parque temático de valor Agregado.

Las plataformas propician la multimodalidad en el tratamiento de las mercaderías al contar con actores que pueden servir de transitorios o de transporte u operadores logísticos.

Es importante distinguir los distintos tipos de plataformas logísticas en función de su complejidad operativa e integración operacional⁹:

1.1.1.1 Centros de distribución locales

Este tipo de plataformas están diseñadas para la distribución de servicios logísticos dentro del territorio nacional, por lo que el mercado al que se orientan no es amplio. A nivel de logística exterior no es conveniente utilizarlo ya que no provee un servicio eficiente como a los locales. Esta plataforma se encuentra en la periferia de la ciudad y en ocasiones, el Estado o gobiernos locales son los propietarios de las plataformas.

1.1.1.2 Zonas logísticas de distribución

Estas infraestructuras tienen la capacidad de recibir buques que movilicen mercancías provenientes de grandes economías. Estas zonas que brindan

⁸ Erick Leal, Gabriel Pérez Salas, "Plataformas Logísticas: Elementos Conceptuales y Rol del Sector Público", Boletín FAL, N° 6 (2009), 3
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36112/FAL-274-WEB_es.pdf

⁹ *Ibid.* 7

servicios logísticos se ubican alrededor de centros portuarios y se ven asistidas por servicios de transporte terrestre, que sirven como complemento del marítimo para la movilización. Si bien reciben grandes economías, también pueden funcionar como centros de distribución locales. Estas zonas logísticas son operadas por compañías privadas, sin embargo, por su capacidad logística, pueden enfocarse en mercados exteriores e incluso globales.

1.1.1.3 Plataforma logística multimodales

Las plataformas logísticas multimodales son centros logísticos que permiten la combinación de las distintas formas de transporte en una misma ruta y pone mayor énfasis en el calor agregado que esto generará sobre la carga y no en las formas de transporte utilizadas. En este centro logístico, comúnmente llamado hub, es fundamental la existencia de un puerto, ya que es este quien atrae economías de escala, es decir, internacionales.

Estas plataformas ya no solo se dedican al transporte como las anteriores, sino que incrementan su nivel al ofrecimiento de servicios logísticos (tramitología) y comerciales. Funcionan con una diversidad de operadores, tomando en cuenta tres aspectos básicos: la posición geográfica, la manufactura y el ensamblaje, lo que es conocido como postponement.

La logística es un término complejo de describir, esto se debe a su perspectiva múltiple. El aspecto que interesa a este trabajo se refiere a un conjunto de métodos y medios tales como transporte terrestre, marítimo, aéreo, comunicación, tecnología, entre otros, que conllevan a cumplir una meta, en este caso, el de la movilización y distribución. En el entorno comercial su uso es muy variante, para el caso de los países es vital por su

valor mercantil. El apartado ha descrito de forma explícita los principales términos funcionales de la investigación del trabajo.

1.2 Requerimientos internacionales para impulsar la competitividad en movilidad y logística

1.2.1 La infraestructura terrestre: motor de desarrollo productivo

La ausencia de una infraestructura adecuada, conjuntamente con una provisión ineficiente de servicios de infraestructura constituye obstáculos de primer orden para la implementación eficaz de políticas de desarrollo y la obtención de tasas de crecimiento económico que superen los promedios internacionales¹⁰.

Para una implementación eficaz de políticas de desarrollo que permitan tasas de crecimiento económico es que los gobiernos requieren ampliar y modernizar su infraestructura básica de acuerdo con estándares tecnológicos modernos, lograr niveles máximos de cobertura del territorio nacional y satisfacer con eficacia las necesidades de servicios de los agentes económicos y las personas.

En un marco de políticas de integración, se favorecería la internacionalización de la prestación de servicios de infraestructura y se contribuiría a disminuir el déficit que pueda existir en los países que la empleen. Las redes de infraestructura energética, de transporte, de telecomunicaciones, también constituyen un elemento central de la integración del sistema económico y territorial de un país, hacen posible las transacciones dentro de un espacio geográfico/económico determinado, así

¹⁰ Ricardo Sánchez, et. al., “Inversiones en infraestructura en América Latina, Tendencias, brechas y oportunidades”, Revista CEPAL, n187 (2017), 13

como hacia el exterior. En este sentido, este tipo de inversiones facilitan la reducción de los costos asociados al consumo de los servicios, mejorando el acceso a los mercados de bienes e insumos y permiten incrementar la cobertura y la calidad de los servicios provistos a la población, así como para su bienestar¹¹

Conceptualmente, las inversiones en infraestructura y servicios ligados pueden afectar la producción directa e indirectamente. En primer lugar, la infraestructura contribuye como producto final directamente a la formación del Producto Interno Bruto (PIB), mediante la producción de servicios de transporte, de abastecimiento de agua potable y energía, de saneamiento y de telecomunicaciones. En segundo lugar, las inversiones en infraestructura generan perjuicios o beneficios sobre la producción y el nivel de inversión agregado de la economía, lo cual puede conducir a un acelerado desarrollo en el largo plazo. En tercer lugar, estas inversiones influyen indirectamente en la productividad del resto de los insumos en el proceso productivo. Se puede afirmar que los factores productivos como la tierra, el trabajo y el capital físico aumentan su productividad en infraestructura que facilite el transporte de los bienes e insumos intermedios, la provisión de energía y de los servicios mencionados¹².

La infraestructura impacta en el desarrollo mejorando la productividad de la economía, disminuyendo los costos de producción, ayudando a diversificar la estructura productiva, y generando empleo a través de la demanda de los bienes y servicios utilizados en su provisión. A medida que las economías

¹¹ Ricardo Sánchez, et. al., “Inversiones en infraestructura en América Latina, Tendencias, brechas y oportunidades”, Revista CEPAL, n187 (2017), 64

¹² Gabriel Pérez Salas, et al, “Políticas de logística y movilidad: Propuestas para una política de movilidad urbana eficiente, integrada y sostenible”, Revista CEPAL, n177, vol. 2, (2015): 46.

van alcanzando niveles mayores de desarrollo y su dotación de infraestructura crece, los retornos a la infraestructura aumentan, con lo cual se crea un círculo virtuoso. Este fenómeno se explica porque la infraestructura provee servicios en red. Así, cuando se construye una nueva línea de metro se produce una reducción importante de los tiempos de viaje de los nuevos usuarios, ya que se les brinda acceso a la red de metro, pero también beneficia a los usuarios existentes al ofrecerles más opciones de destinos.¹³

La infraestructura permite incrementar la competitividad de las economías y maximizar sus ventajas comparativas. Para las empresas, los servicios de infraestructura constituyen un bien para la producción. Por ello, el acceso y disponibilidad a servicios de calidad adecuada y a costos razonables es vital para la competitividad de las empresas. Por ejemplo, una adecuada disponibilidad de modos de transporte e instalaciones multimodales permiten optimizar la ubicación de los centros de producción y distribución, con lo cual se minimizan los costos logísticos.¹⁴

1.2.2 Facilitación del comercio

El término facilitación del comercio tiene distintos significados en diferentes contextos. En este trabajo, se entenderá su aplicación a las mejoras en los procedimientos aduaneros y otros procedimientos fronterizos orientados a facilitar la importación y exportación. Es el que se utiliza normalmente en los

¹³ Jaime Sobrino, "Competitividad Territorial: Ámbitos e Indicadores de Análisis", Revista economía sociedad y territorio, vol5, (2005): 149.

https://www.researchgate.net/publication/28088300_Competitividad_territorial_ambitos_e_indicadores_de_Analisis/link/5a734b64458515512077bd5c/download

¹⁴Ibíd. 151

acuerdos comerciales, incluido el nuevo Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la OMC¹⁵.

Sin embargo, otros foros internacionales han utilizado el término en un sentido más amplio. Es la Cooperación Económica Asia-Pacífico (CEAP)* que comprende algunas de las economías de la región de América Latina y el Caribe, que se le asocia comúnmente con este enfoque más amplio. En lo que respecta a la CEAP, la facilitación del comercio puede referirse a cualquier política diseñada para reducir los costos de transacciones asociados con la importación y exportación de mercancías, que los economistas denominan costos del comercio.

Los costos del comercio abren una brecha entre el precio recibido por el productor en la puerta de la fábrica y el precio pagado por el consumidor final. Incluidos en este concepto están los costos asociados como el transporte nacional e internacional, las operaciones de logística y la distribución al por mayor y al por menor, además de los procedimientos aduaneros y otros procedimientos fronterizos. El concepto de costos del comercio abarca muchos aspectos además de las medidas fronterizas tradicionales, como los aranceles.

¹⁵ “Infraestructura, Logística Y Conectividad: Uniendo A Las Américas”, Banco Interamericano para el Desarrollo, 2015, acceso el 5 de junio del 2018 <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Infraestructura-log%C3%ADstica-y-conectividad-Uniendo-a-las-Am%C3%A9ricas.pdf>

* Es un foro multilateral creado en 1989, con el fin de consolidar el crecimiento y la prosperidad de los países del Pacífico, que trata temas relacionados con el intercambio comercial, coordinación económica y cooperación entre sus integrantes. Chile Aduanas Customs, “Foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico”, acceso el 5 de junio de 2018, <https://www.aduana.cl/foro-de-cooperacion-economica-de-asia-pacifico-apec/aduana/2007-02-28/103547.html>

1.2.3 Importancia para las empresas

En un contexto de aranceles relativamente bajos y decrecientes, se tornan otras fuentes de costos del comercio, lo que causa más de un problema para las empresas. Incluso la ausencia de aranceles no es suficiente para que el costo de hacer negocios en el exterior sea igual al costo de hacer negocios dentro de un país. Son muchos los factores que inciden en esto. El ingreso a mercados extranjeros aún requiere una capacidad, que normalmente está fuera del alcance de la mayoría de las empresas, especialmente las más pequeñas¹⁶. Por lo tanto, tomar medidas para mejorar el acceso al mercado más allá de las reducciones arancelarias es hoy un factor realmente importante para las empresas, especialmente para las pequeñas y medianas empresas (PYME) de mayor envergadura y producción. A menudo las empresas medianas están en condiciones de contemplar seriamente la posibilidad de exportar a mercados geográficamente próximos, por lo que la reducción de los costos del comercio podría beneficiarlas de manera significativa y estimular genuinamente el comercio dentro de la región.

Facilitar el traslado de mercancías a través de las fronteras, puede beneficiar a las empresas posibilitando la creación de nuevas formas de organización. Las cadenas regionales y globales de valor^{17*} (CGV) dependen del transporte rápido de componentes a un centro de ensamblado final y luego hacia los consumidores.

16 Jaime Sobrino, *Competitividad territorial: ámbitos e indicadores de análisis*, 65

* Una cadena global de valor consiste en el conjunto de actividades, necesarias para la producción de un bien o servicio, que se llevan a cabo en distintas localidades geográficas (regiones, países, etc.), Pablo Wahren, "Las cadenas regionales de valor en América Latina", CELAC, 2018. <https://www.celag.org/las-cadenas-regionales-de-valor-america-latina/>

El modelo de negocios de las CGV solamente es factible cuando las empresas pueden mantener bajos los costos operativos, con un nivel bajo de existencias.

La facilitación del comercio, por lo tanto, puede ayudar a proporcionar un entorno propicio para que las cadenas de valor mejoren y prosperen. También puede permitir la expansión de este modelo de negocios en países y sectores que tradicionalmente no han estado demasiado involucrados¹⁸.

Existe una correlación positiva entre el desempeño de un país en términos de facilitación del comercio medido según el Índice de Desempeño Logístico (IDL del Banco Mundial) y su proporción de piezas y componentes con respecto al total de bienes fabricados (que es un indicador del grado de integración de la cadena de valor del país) . La consecuencia es clara para gobiernos y empresas: la facilitación del comercio debe ser un elemento clave en cualquier estrategia integral orientada a lograr una mayor integración en las cadenas globales valor CGV¹⁹.

Es importante recordar que el crecimiento económico no es un fin en sí mismo, sino el medio por el cual se pretende alcanzar un mayor nivel de desarrollo y bienestar humano. Toda acción del Gobierno debe ir encaminada a procurar que las personas puedan vivir de la mejor manera posible y esta política no es la excepción. Un buen desempeño logístico, además de acarrear buenos resultados en los indicadores económicos,

¹⁸ “Fortalecimiento de la Capacidad para el Diseño y la Implementación de Políticas Integradas para el Desarrollo Sostenible”, del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente División de Tecnología, Industria y Economía, 03 de Junio de 2018, <https://unep.ch/etb/publications/etbBriefs/BuildingCapIntAssPlanSp.pdf>

¹⁹ *Ibíd.*

también está relacionado de manera positiva con el desarrollo humano de la población.²⁰

Para las instituciones internacionales, la facilitación del comercio es vital, y mucho más cuando se trata de América Latina, ya que históricamente no ha tenido el avance necesario para poder competir de la mano con los países más desarrollados en comercio internacional. Así como también la atracción de inversión extranjera puede explotar sectores económicos estratégicos como lo son la movilidad y logística. Si se logra una correcta creación de la facilitación de burocracia comercial de acuerdo a las instituciones internacionales, se podría lograr una mejora notoria en la producción nacional.

1.2.4 Acción pública y Privada en la Organización y administración de movilidad y logística

1.2.4.1 Acción pública

En la región de América Latina, muchos son los ejemplos de la reducción progresiva o abrupta de la intervención estatal en los temas vinculados a infraestructura de transporte o sus servicios, dando como resultado una merma importante en el desempeño del sector o la generación de altas externalidades negativas para la sociedad. Un ejemplo de tal actitud fue el predominio de políticas económicas extremadamente liberales y la desregulación de los servicios de movilidad en la mayoría de las ciudades de América Latina en los años ochenta y noventa, cuando se generalizó la empresa privada de pequeño tamaño casi artesanal, como modo de gestión

²⁰Metzi Rosales Martel, Et. Al. , *El Salvador Logístico El desempeño logístico: marco actual: Política Integrada de Movilidad y Logística para el Desarrollo Productivo y la Facilitación del Comercio*, (San Salvador: Ministerio de obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano, 2017), 23.

del sector que operaba con vehículos de tamaño medio a pequeño de forma desregulada, lo que resultó en una superposición operativa, altas frecuencias, baja calidad de los vehículos, pequeñas unidades, y altos niveles de competencia entre empresas en las calles²¹.

Es a partir del análisis de una serie de casos internacionales, que se ha establecido el papel fundamental de las políticas públicas para encarar el desarrollo e implementación de una estrategia de logística avanzada, atendiendo a la diversidad económica, social y cultural existente. Se destaca el caso particular de Corea del Sur, en la cual la intervención gubernamental permitió en menos de 60 años, pasar de la escasez de infraestructura básica a ser una de las naciones con más alto desarrollo durante las últimas décadas. Para ello, la infraestructura fue, y sigue siendo, una de las áreas prioritarias de inversión para cada gobierno, no solamente con el fin de hacer la economía coreana más eficiente y competitiva, sino también como vehículo para la cohesión y conectividad nacional. Esto último deja también en evidencia la importancia de una visión de largo plazo, establecida en planes de desarrollo integrales y que cuenten con financiamiento adecuado independientemente de los vaivenes políticos y ciclos económicos²².

Por consecuencia, el pre-requisito fundamental para la formulación de las políticas públicas es el reconocimiento del hecho que el Estado, no puede desligarse de los sectores de logística y movilidad y por tanto, requiere de una política pública, es decir, “un curso de acción y flujo de información relacionado con un objetivo público, definido en forma democrática”. En este sentido, serán las distintas reformas nacionales, regionales y mundiales los

²¹Azhar Jaimurzina, “Recursos Naturales e Infraestructura: Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional”, 18

²² Ibíd.

que reconocen el papel fundamental del sector público en alcanzar las metas de servicios de transporte sostenible.

1.2.4.2 Acción privada

El sector privado desempeña un papel clave al hacer avanzar la economía mediante la adición de valor como principio rector. El sector privado también aprovecha la disminución de los costos logísticos y de los tiempos de tránsito y capitaliza la accesibilidad y conectividad a los mercados.

El sector privado tiene varias funciones en el desarrollo del sector logístico de un país. Se trata de un inversor y un desarrollador de infraestructura, así como un usuario y proveedor de servicios. En el entorno actual de financiación compleja y competitiva, el sector público debe potenciar los recursos del sector privado con el fin de actualizar, renovar y ampliar sus activos de infraestructura mediante alianzas público-privadas. El sector privado asume la responsabilidad de la construcción de nuevas infraestructuras y mitigación de los riesgos relevantes. En algunos casos, el sector privado también gestiona la operación y mantenimiento del activo a largo plazo²³.

Hay áreas de responsabilidad compartida entre el sector privado y el sector público que tienen como fin el mejorar el desempeño logístico. Estas son²⁴:

- Proporcionar capital humano bien entrenado y capaz de hacer frente a la gestión de la cadena de suministro, servicios de transporte de clase mundial y servicios logísticos de valor agregado;

²³Banco Interamericano de Desarrollo, “Infraestructura, Logística y Conectividad: Uniendo a las Américas”, 8.

²⁴ Ibíd. 9

- Coordinar esfuerzos para desarrollar zonas logístico-industriales, plataformas logísticas, centros logísticos y multiplicar sus impactos;
- Innovar y generar oportunidades para que las nuevas empresas también puedan aprovechar las mejoras en la eficiencia de la logística (tamaño, costo, almacenamiento, gestión de inventario, frecuencia de envío y tiempo);
- Invertir en proyectos estratégicos de infraestructura en línea con las estrategias de desarrollo de los diferentes países de la región;
- Coordinar esfuerzos con los diferentes gobiernos en cuanto a reformas de facilitación del comercio (ventanillas únicas, operadores confiables y pasos de frontera).

Por lo tanto, para lograr un aumento de las capacidades competitivas, el mejoramiento de la infraestructura es esencial. La idea es que, la infraestructura contribuya a la unidad territorial facilitando la movilización tanto interna como externa, maximizando la circulación de bienes y servicios teniendo como objetivo la minimización de costos.

El logro de estas metas no es una tarea fácil ya que las inversiones deben ser estratégicamente planeadas por los gobiernos nacionales, así como con las privadas, ya que son estas las que en su gran mayoría se benefician de este tipo de estrategias nacionales, lo cual no significa que sean los únicos beneficiados sino que se busca impactar en las poblaciones mediante la maximización de oferta laboral directa o de forma indirecta, por lo cual se deduce que este gran primer requisito es una de los pilares que puede permitir el crecimiento productivo del país.

Es innegable que la construcción conjunta de un crecimiento económico requerirá focalizar fuerzas en conjunto entre las partes pública y privada. Por

ello, la invitación a la construcción de políticas públicas debe tener un fin más allá del cortoplacismo que ha mermado en la región centroamericana por décadas, a lo que las visiones a largo plazo deben comenzar a imperar en este marco. Es así como el trabajo conjunto debe permitir una mejor creación de capital humano, la debida explotación de zonas industriales, lo que permitiría tener un desarrollo de movilidad y logística estratégico beneficiando al país y a inversores nacionales como internacionales.

1.3 La Comodalidad como enfoque de cambio

Los principios de integralidad y de sostenibilidad parten de la articulación tradicional del sector de transporte, generalmente concebido en torno a los distintos modos de transporte: marítimo, aéreo y modos de transporte interior (carretera, ferrocarril, vías navegables y ductos).

En efecto, las políticas públicas de infraestructura y transporte en América Latina, han sido históricamente diseñadas, implementadas y reguladas pensando en modos específicos de transporte. Así por ejemplo, es común observar la existencia (o demanda) de una política portuaria, de transporte marítimo, política vial o, a veces, de fomento del transporte ferroviario o de la marina mercante, por nombrar solo algunas. Como ha sido mencionado, esta conducta muchas veces ha generado una visión disociada de los servicios de infraestructura, diluyendo la acción del Estado en múltiples iniciativas, muchas veces aislada y por tanto poco eficiente sobre los servicios de infraestructura. Esta forma de hacer política, favoreció además la competencia entre modos de transporte en desmedro de soluciones complementarias que favorezcan la competitividad y productividad de la economía.

Por mucho tiempo las acciones públicas vinculadas a la competitividad, han buscado incidir sobre las tarifas de fletes internacionales o en el nivel de productividad de las infraestructuras de transporte internacional dejando fuera de las intervenciones otras áreas que tienen igual o mayor potencial de incidencia sobre la competitividad, como son la inversión y mantenimiento en tramos internos de transporte, la facilitación del transporte, la formalización de la actividad, la implementación de sistemas inteligentes de transporte, el desarrollo de capacidades humanas y fomento a la investigación e innovación, tan sólo por nombrar algunas, que son olvidadas por la visión fragmentada que el Estado tiene sobre estos servicios²⁵.

Esto explica, en parte, la distribución modal* poco eficiente y poco sostenible existente en la región, con una prominencia del sector automotor por sobre otras opciones más apropiados para las distancias y tipo de mercancías que la región produce y comercializa, donde la participación del sector transporte por carreteras es 15 veces superior que en Estados Unidos de América.

El cambio requerido en el pensamiento y diseño de las políticas públicas significa dejar de pensarlas solo en términos de un objetivo específico de un cierto reparto modal, para aplicar el principio de comodalidad. La comodalidad es la selección de un modo o combinación de ellos para un viaje o grupo de viajes, de personas o mercancías, que maximiza la eficiencia del trayecto(s). La comodalidad es un elemento central e irremplazable en una estrategia de cambio modal, la cual forma parte de una política integrada y sostenible de logística y movilidad.

²⁵ Azhar Jaimurzina, "Recursos Naturales e Infraestructura: Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional, 18.

* Es un indicador utilizado para medir el tipo de transporte utilizado en la movilización de bienes y productos relacionados con área del comercio. Azhar Jaimurzina, "Recursos Naturales e Infraestructura: Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional, 6

Se postula a la comodalidad como el criterio necesario para alcanzar servicios de infraestructura de transporte más sostenibles, puesto que incide positivamente tanto en la reducción de los costos de logística y transporte (aspecto económico y social), en la eficiencia energética del transporte (aspecto ambiental y económico), así como en la reducción de externalidades negativas (aspectos sociales y ambientales). Del mismo modo, el enfoque comodal posee ventajas importantes en términos de emisiones generadas en comparación con un sistema unimodal, permitiendo implementar simultáneamente acciones que favorecen la sustentabilidad ambiental y social al mismo tiempo que se gana en competitividad económica.

La comodalidad toma como factores primordiales la inversión en infraestructura física y tecnológica que favorezca la integración operativa y tarifaria de los distintos modos, para la cual la entrega de información oportuna y confiable al usuario a través de un sistema inteligente de transporte, permite que sea este quien decide cuál es el modo de transporte más eficiente para resolver su necesidad. Para ello, se requiere del apoyo de herramientas de regulación para operar de una manera precisa, a través de la introducción de normas técnicas y económicas que conformen un mecanismo regulador y de control, al mismo tiempo que se introducen mecanismos de señales de precio que permitan penalizar, compensar o incentivar determinado comportamiento de los usuarios a fin de estimular el cambio modal y alcanzar un equilibrio entre los modos de transporte tal, que optimice el uso de los recursos. Esto implica además, superar las redes de infraestructuras unimodales y considerar una única red comodal, cuya infraestructura de transporte combina e integra las distintas infraestructuras viales, ferroviarias, fluviales, aéreas y marítimas, facilitando los

procedimientos físicos y regulatorios para el cambio de un modo al otro, dependiendo de las necesidades particulares de cada operación logística o de usuario.

1.3.1 La Comodalidad en transporte de cargas y personas

En el caso de la carga, el elemento central de dicha lógica es el costo económico o monetario directo y simple, y la forma en que ello afecta la competitividad de lo que se transporta (a lo cual habría que agregar quizás el costo de oportunidad que reviste estar o no a tiempo en un mercado, como sería el caso de las cargas prime). Además, es una racionalidad externa a lo que se mueve (es decir, lo que se transporta, bienes físicos, no sienten ni reclaman).

En el caso de la movilidad de personas, el elemento central también se refiere a un costo, pero en este caso el costo no es simplemente el costo puro de la tarifa sino más bien una síntesis compuesta en la que confluyen e interactúan de manera diversa variables como la tarifa junto con factores como distancia/tiempo y calidad (comodidad/seguridad), lo que varía además según el grupo social -económico, género- o según la actividad de quienes se mueven. En este caso se trata además de una racionalidad interna a lo que se mueve (lo que se transporta, personas, sienten, opinan y reclaman, por tratarse de un servicio público en que al Estado se le asigna una responsabilidad clave).

El transporte de bienes o mercancías se da preponderantemente en el espacio interurbano (y solo una parte de su trayecto en espacios urbanos), mientras el transporte de las personas se da preponderantemente en el espacio urbano, y sólo en parte en el espacio interurbano. En cada uno de estos espacios hay especificidades a tener en cuenta porque la

combinación/integración entre los modos varía, en la medida en que las decisiones de sus actores tienden a estar gobernadas por lógicas diferentes.

Por lo tanto, si bien es cierto que algunos gobiernos en América Latina han entendido la importancia del transporte como estrategia clave en la movilidad y logística, su éxito no ha sido evidente, ya que estos gobiernos se han preocupado únicamente por el crecimiento cuantitativo (aunque otros ni siquiera lo han desarrollado) del transporte. Han dejado de lado importantes aspectos como la inversión y mantenimiento en tramos internos de transporte, la facilitación del transporte, la formalización de la actividad, la implementación de sistemas inteligentes de transporte, el desarrollo de capacidades humanas o el fomento a la investigación e innovación.

En este sentido el término multimodal o comodal ha tomado relevancia dentro de las estrategias internacionales para el pleno desarrollo de la movilidad y logística. La comodalidad es un requisito que busca la eficiencia práctica de la planificación gubernamental y privada de mercancías y servicios. Esta estrategia además tiene un enfoque múltiple pues así como busca la efectividad y reducción de los grandes costos, igualmente tiene una visión sostenible en el tiempo mediante la introducción de tecnología sostenible que permita una visión a largo plazo de beneficio para los países.

Conclusión

Los gobiernos a nivel mundial están empeñados en encontrar el camino correcto para desarrollar sus economías por medio de la diversificación del comercio internacional. El concepto de movilidad y logística es ciertamente complejo, en un mundo tan cambiante lograr un alto grado de competitividad se vuelve un reto que pocos han podido lograr.

En este sentido, el mejoramiento de la infraestructura terrestre, la apuesta por la facilitación del comercio fronterizo, el papel de la empresa privada y desarrollo del capital humano se han identificado como las bases primordiales que los países a nivel internacional le están apostando para hacer crecer sus economías en esta vital área. Lo que consecuentemente se convierte en una necesidad de replicabilidad para países con un menor desarrollo.

La infraestructura marítima, terrestre y aérea es un requisito primordial en la contribución de la unidad territorial, esta facilita la movilización interna y externa, maximizando la circulación de bienes y servicios teniendo como objetivo la minimización de costos. El logro del desarrollo no es una tarea fácil, por ello, las inversiones deben ser estratégicamente planeadas en conjunto por el gobierno y la empresa privada, su apuesta debe tener un carácter inclusivo, se debe buscar fortalecer los vínculos directos con las empresas locales grandes, medianas y pequeñas para que puedan mejorar la competitividad y no se vean empobrecidas por la grandes empresas, sino que se cree la asociatividad entre ellas, se mejore el nivel de productividad y se obtengan beneficios futuros.

Las demoras burocráticas y los trámites engorrosos representan una carga para los comerciantes que participan en el comercio transfronterizo de

mercancías, la generación de estabilidad y eficiencia en el sector aduanal es un reto que debe cumplir, por ello, la facilitación del comercio se vuelve un elemento importante en el desarrollo de la economía de exportaciones e importaciones. En este contexto se entiende que los países deben buscar e implementar formas más eficientes de poder crear beneficios. La comodalidad se propone como una forma que cumple los requisitos de mejora, pues esta tiene como propósito agilizar la movilización de mercancías y servicios, así como el abaratamiento de costos por medio del uso de diferentes tipos de transporte.

Se ha analizado la comodalidad como enfoque alternativo que se está implementando como una forma de eficiencia en movilidad y logística. Se plantea una forma alternativa de interconexión, donde diferentes tipos de transporte ayuden a mejorar la rentabilidad y la agilidad con la que se mueven los servicios y mercancías. Pensar en comodalidad es un desafío ya que implica una inversión considerable en infraestructura. El ahorro de costos simplemente es un error de visión, la comodalidad debe de verse más allá, pues es una herramienta de cambio para la productividad y el crecimiento económico, donde el capital humano sigue siendo importante, donde se habla de protección al medio ambiente y no de destrucción.

En síntesis, este capítulo ha mostrado un detalle teórico del tema de movilidad, se han descrito aquellos términos que fundamenten la investigación y su coherencia. Además, se entiende la importancia de realizar un análisis de los requisitos que se consideran a nivel internacional como fundamentales para lograr cambios profundos en las formas de producir.

CAPÍTULO II. GESTIONES ESTRATÉGICAS ENCAMINADAS AL ESTABLECIMIENTO DE UN CENTRO LOGÍSTICO REGIONAL DURANTE EL PERÍODO PRESIDENCIAL DE SALVADOR SÁNCHEZ CERÉN

Durante varias gestiones presidenciales, innovar al país en diferentes aspectos ha sido fundamental, y el que concierne a la movilidad y logística comienza a tener auge durante la gestión del presidente Francisco Flores. Sin embargo, fue el ex mandatario, Alfredo Cristiani, quien propuso impulsar el sector servicios, ya que el país cuenta con amplia mano de obra cualificada, lo que contribuiría al crecimiento de la economía nacional. Posterior a ello, cada gestión sucesora, ha aportado a este ámbito según sus planes de Gobierno. En el transcurso de esos años, se ha desarrollado infraestructura, modernización de áreas logísticas, Tratados y Convenios internacionales y un marco legal nacional, como fortalecimiento de las bases para el desarrollo del sector servicios.

2.1 Principales aportes de la Gestión Saca

En el período de Elías Antonio Saca, la orientación de la política exterior estuvo enfocada en el área económica y comercial a través de la búsqueda, firma y ratificación de tratados de libre comercio, atraer inversiones y que el país se fortaleciera poco a poco en el comercio²⁶, dirigida a posicionar al país a nivel internacional.

El Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos de América, Centroamérica y República Dominicana inició en la gestión del presidente

²⁶ Steven Antonio Ramírez Cuellar, et. al, "LA POLÍTICA EXTERIOR DE EL SALVADOR DURANTE LA ADMINISTRACIÓN DE ELÍAS ANTONIO SACA Y CARLOS MAURICIO FUNES, SU ORIENTACIÓN, INTERESES, LOGROS Y AVANCES. ESTUDIO COMPARATIVO, PERÍODO 2004-2014", (Tesis de pregrado, Universidad de El Salvador, 2017),6

Francisco Flores durante el período 1999 - 2004, quien estableció las negociaciones con el entonces presidente de Estados Unidos, George W. Bush, las que fueron retomadas durante la siguiente administración del presidente Elías Antonio Saca (2004 - 2009), presentando líneas de acción similares.

El día 24 de septiembre de 2001, en el marco de la IX Reunión del Comité de Negociaciones Comerciales del ALCA, se realizó una reunión entre cinco países de Centroamérica (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua) y Estados Unidos de América, con el objeto de discutir posibles medios para profundizar las relaciones bilaterales de comercio e inversión. A tales efectos, el 27 de noviembre, se iniciaron discusiones de carácter técnico dentro del marco de la fase exploratoria designada como "Diálogo de Política Comercial CA-USA"²⁷. El 16 de enero de 2002, el Presidente de los Estados Unidos de América, planteó ante el Congreso, su intención de negociar un tratado de libre comercio (TLC) con los países centroamericanos. El Congreso de Estados Unidos de América, fue notificado formalmente de la intención de comenzar las negociaciones el 1º de octubre de 2002. Los gobiernos centroamericanos, por su parte, profundizaron su coordinación para hacer frente a las negociaciones y acordaron un marco estratégico común."²⁸

En este sentido, El Salvador fue el primer país en ratificar este Tratado el 25 de enero de 2005 posterior a una serie de rondas de negociación que establece relaciones bilaterales y multilaterales con los demás integrantes, que facilitarán el intercambio de productos y servicios entre la región

²⁷ "Tratado de libre Comercio entre Estados Unidos, Centro América y República Dominicana (CAFTA-DR)", Organización de Estados Americanos, acceso 7 noviembre de 2018, http://www.sice.oas.org/tpd/usa_cafta/usa_cafta_s.asp

²⁸ *Ibid.*

Centroamericana y Estados Unidos de América. Para 2018 aún se encuentra vigente, el que por cierto no ha traído los múltiples beneficios²⁹ que se suponían, debido a que los productos nacionales no resultan competitivos con los estándares de calidad y precio frente a los productos estadounidenses, dificultando la exportación de ciertos productos a Estados Unidos de América, incrementando el desempleo y la baja de ingresos nacionales.

2.1.1 Construcción Puerto de La Unión

El Puerto de La Unión es uno de los mayores proyectos que se han realizado, en el cual, el Ex Presidente Francisco Flores negoció con el Gobierno de Japón la construcción de esta infraestructura cercana al lugar en donde se ubica Puerto Cutuco, localizado en el Departamento de La Unión.

Es así como se intenta impulsar la economía y desarrollo local, mediante el funcionamiento de otro puerto en la Costa del Pacífico, convirtiéndose en un Centro de Distribución Regional, aprovechando las ventajas competitivas como son: disponibilidad de mano de obra dedicada al sector terciario y proveedores de servicios logísticos a la región; y ventajas comparativas como la ubicación geográfica y la extensión territorial con la que cuenta el país. El préstamo negociado con el Gobierno de Japón a través de la Agencia Internacional de Cooperación de Japón (JICA) y el Gobierno de El Salvador, fue aprobado en 2001 y en 2002 se iniciaron las gestiones para la ejecución del proyecto.

²⁹“Reflexiones en torno a los tratados de Libre Comercio, Roberto Góchez Sevilla, acceso el 7 de noviembre de 2018, <http://www.repo.funde.org/323/1/APD-75-II.pdf>

2.1.2 Fondo Del Milenio (Fomilenio I)

El Fondo del Milenio, mejor conocido como FOMILENIO fue un programa en conjunto con el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de El Salvador para fomentar el crecimiento económico de la Zona Norte del país. Este programa bajo la modalidad de donación de cooperación oficial realizó un desembolso de US\$ 460.940.000 para el desarrollo de carreteras e infraestructura que permitiría contribuir a las cadenas logísticas del país³⁰. Los desembolsos se realizarían a plazos, los cuales serían otorgados por la Millenium Challenge Corporation, luego de que el Gobierno de El Salvador demostrara la inversión en el proyecto de la primera cantidad otorgada para obtener la siguiente. Así mismo, estos desembolsos conllevan a implementar ciertas cláusulas de obligatorio cumplimiento, por ejemplo, el tipo de proyectos, el lugar donde se realizarán que ya estaba pactado, entre otras.

2.2 Principales logros en el tema de movilidad y logística en la Gestión Funes

Mauricio Funes asciende al poder en 2009 bajo la figura política de Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional (FMLN), siendo el primer presidente que no corresponde a una ideología conservadora, representando a un partido político con ideales contrapuestos a ARENA, que durante el siglo pasado fungía como un movimiento revolucionario y posterior a los Acuerdos de Paz, se convirtió en una fuerza política. Sin embargo, luego de cuatro períodos presidenciales de corte conservador, su política principal consiste en asistencia social excesiva, que crea mucha deuda nacional. Pese a ello, en el plano económico continúa con la visión de posicionar al país en

³⁰ Convenio del Reto del Milenio entre el Gobierno de la República de El Salvador y los Estados Unidos de América, a través de la Millennium Challenge Corporation”, Ministerio de Hacienda, acceso el 07 de noviembre de 2018, <http://www7.mh.gob.sv/downloads/pdf/PMHDC9560.pdf>.

un Centro Logístico de Distribución Regional, siendo esa meta plasmada en el Plan Quinquenal de Desarrollo 2010-2014 (PQD), en donde se estipulaban las líneas de acción que emprendería durante su mandato. Así mismo, es quien concluye las gestiones que el ex presidente Elías Antonio Saca no logró finalizar.-Dentro de estas obras se encuentran la inauguración e intento de concesión del Puerto de La Unión así como la ejecución de los Fondos de FOMILENIO I.

2.2.1 Inauguración y concesión

El Puerto de La Unión fue inaugurado en 2009, siendo una de las primeras actividades relevantes que realiza Mauricio Funes Cartagena a su llegada a la presidencia. A su mandato corresponde la apertura de uno de los mayores proyectos logísticos del país, ya que su predecesor se encargó de la construcción.

La Concesión del Puerto estaría regulada por la Ley de Concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito Especializada en Contenedores, Fase I, del Puerto de La Unión Centroamericana, aprobada el 8 de septiembre de 2012 por la Asamblea Legislativa. La institución encargada de la concesión será CEPA, quien a su vez establecerá las bases de licitación, en donde empresas privadas internacionales pueden participar. La concesión se realizará por un plazo máximo de 30 años a la misma empresa, la cual debe de contar con capacidad económica y experiencia en contenedores TEUS (Contenedores de 20 pies de longitud). Al concesionario le corresponde “la administración, equipamiento, operación, mantenimiento, explotación comercial, desarrollo de la infraestructura, promoción, posicionamiento internacional y generación de negocios en el mencionado puerto.

No formarán parte de la concesión: las zonas extra portuarias, la infraestructura de acceso marítimo, compuesta por los canales interno y

externo; las ayudas a primera navegación, que incluyen faros y boyas; ni los edificios administrativos; facilidades que serán operadas y mantenidas directamente por el Estado Salvadoreño. El Estado, por medio de la entidad concedente, deberá garantizar las condiciones operativas y de diseño del canal de acceso, dársenas y ayudas a la navegación.

La licitación no obtuvo los resultados esperados debido a que ninguna empresa consideró favorable la obtención de mencionada concesión, por lo que la infraestructura durante todo su mandato no atrajo inversión extranjera ni beneficios económicos como se esperaba, siendo su funcionamiento nulo y debería el Estado Salvadoreño pagar la deuda contraída con el Gobierno de Japón.

2.2.2 Ejecución de Fomilenio I

Lo negociado con Estados Unidos de América, con el entonces presidente George Bush, se ejecutó durante la Administración de Mauricio Funes Cartagena, propiciando la construcción de la Carretera Longitudinal del Norte que conecta al país con Honduras y Nicaragua, facilitando la importación y exportación de productos hacia San Salvador. Así mismo, se utiliza como una vía alterna para disminuir la distancia entre un país y otro, reduciendo costos como parte de una ventaja comparativa frente a los demás países. La finalidad del proyecto en esta zona es potenciar la economía de las comunidades que la conforman e impulsar el comercio exterior, así como la productividad que se pueda generar en el lugar. La visión del presidente Funes Cartagena era reactivar la producción agrícola del país, especialmente en la zona norte. La distancia reconstruida con los fondos de FOMILENIO I inicia en Metapán, ubicado en el Departamento de Santa Ana, hasta La Unión.

2.2.3 Negociación Fomilenio II

El Gobierno concursó por segunda ocasión en 2011, mediante una propuesta de programa de desarrollo para cinco años³¹, a los fondos de del Reto del Milenio (MCA), los cuales son manejados por la Corporación del Reto del Milenio (MCC), agencia estadounidense que busca reducir la pobreza mundial a través del crecimiento económico.

La renovación de FOMILENIO pasó por una etapa consultiva donde “más de 3,000 personas fueron consultadas, incluyendo lideresas y líderes comunales, políticos y empresariales; funcionarios de gobierno; representantes de la sociedad civil (mujeres, jóvenes, ONG) y de la comunidad académica; e integrantes de la diáspora salvadoreña residente en Estados Unidos”³², y se obtuvo como resultado que las deficiencias del país que requieren mayor atención son la inversión extranjera, el capital humano y la infraestructura logística. Esto permitiría un desarrollo económico que ayudaría a lograr la finalidad de esta segunda parte, y la reducción de la pobreza en el país.

Como uno de sus principales objetivos se establece el impulso estratégico de la Zona Costera de El Salvador, promoviendo el comercio internacional en el Puerto de Acajutla y el Puerto La Unión si este llega a concesionarse. De igual forma se contempla la ampliación de la Carretera El Litoral para reducir los costos de transporte y el tiempo hacia su lugar de destino. El proyecto destinado a la logística corresponde a US\$125.3 millones³³, que deberá ser empleado en un período máximo de cinco años tras el cumplimiento de cláusulas estipuladas en el Convenio. “FOMILENIO II es un programa

³¹ “Estrategia de diálogo y participación ciudadana”, Millenium Challenge Corporation, acceso el 7 de noviembre de 2018, <https://www.fomilenioii.gob.sv/asset/documents/4214>

³² ibíd.

³³“FOMILENIO II Más inversión, menos pobreza”, Millenium Challenge Corporation, acceso el 07 de noviembre de 2018, <https://www.fomilenioii.gob.sv/asset/documents/3193>

financiado con US\$277 millones donados por el gobierno de Estados Unidos, a través de la Corporación del Reto del Milenio (MCC), más una contrapartida de US\$88.2 millones de parte del gobierno salvadoreño, haciendo un total de US\$365.2 millones.”³⁴ La ejecución de estos fondos comenzó en 2018, bajo la presidencia de Salvador Sánchez Cerén.

El Gobierno de Mauricio Funes, fue una etapa transitiva en orden de política, pues en un inicio se tuvo administraciones de derecha, en las cuales los resultados de productividad no fueron evidentes, poco o nada se puede hablar en términos del sector terciario. Ahora bien, si bien esta administración no significó un cambio radical en las políticas implementadas, hubo ápices de un reenfoque al sector servicios, sumado a la implementación de Fomilenio. Un aspecto negativo es el mal manejo del Puerto La Unión, no lograron concretar las licitaciones, se hizo un mal tratamiento técnico y se dejó la obra en un estado de incertidumbre. Hay que rescatar que este período es el que sienta las bases sobre la necesidad de crear una política en movilidad y logística.

2.2.4 Tratados internacionales suscritos

2.2.4.1 Organización Mundial Del Comercio

La República de El Salvador es parte de este Tratado desde el 7 de mayo de 1995, antes fue miembro del GATT desde 1991. Dentro de este escenario internacional, la Organización Mundial del Comercio establece los parámetros para la realización o establecimiento de relaciones comerciales ya sean bilaterales o multilaterales, promoviendo un ambiente estable y libre a través de estas acciones. Esta institución internacional funciona como foro

³⁴FOMILENIO II Más inversión, menos pobreza”, Millenium Challenge Corporation, acceso el 07 de noviembre de 2018, <https://www.fomilenioii.gob.sv/asset/documents/3193>

internacional para suscitar el comercio, no obstante, los Gobiernos no están obligados a pertenecer a ella y pueden solicitar su intervención si así lo consideran conveniente, para contribuir a un mejor y flexible flujo de bienes y servicios en la comunidad internacional o la región a la que cada país pertenece.

2.2.4.2 Sistema de Integración Centroamericana

El Sistema de Integración Centroamericana es resultado de la modificación que se realizó a la Carta de San Salvador el 12 de diciembre de 1962³⁵, conocida anteriormente como Organización de Estados Centroamericanos (ODECA), la cual tenía como objetivo construir una integración social, económica y cultural dentro de la región. En este mismo marco, se creó el Mercado Común Centroamericano (MCCA), en donde los productos originarios de los países signatarios y a su vez fundadores, es decir Centroamérica excepto la República de Panamá, tuvieran la oportunidad de comercializar sus bienes y servicios a un costo menor, generando competitividad frente a los productos similares provenientes del resto de la Comunidad Internacional.

De esta misma forma, se pretendían homologar ciertas leyes aduaneras y comerciales para facilitar la relación comercial que se estaba estableciendo. Estos países tienen beneficios que les ha permitido insertar sus productos en el sistema internacional, así como la negociación en distintos aspectos, principalmente comerciales, como bloque, presentando una mayor apertura con otros países catalogados como desarrollados, un ejemplo es el TLC

³⁵ Organización de los Estados Americanos, Nueva Carta de San Salvador, (Panamá: Palacio de las Garzas, 1962), artículo 1.

firmado con Estados Unidos de América, del cual se desglosan tratados bilaterales conforme a las condiciones económicas y productivas de cada país.

2.2.4.3 Tratados de Libre Comercio

Las últimas gestiones presidenciales, se han identificado abiertas a las relaciones bilaterales y multilaterales que permitan firmar Tratados que contribuyan al crecimiento económico. Dentro de estos se encuentran los tratados de Libre Comercio e Inversión Extranjera, para favorecer la potenciación del sector terciario en materia de logística, que aporten al objetivo de transformar al país en un Centro Logístico de Distribución Regional.

Hasta hoy, los Tratados de Libre Comercio han sido entablados con la finalidad de generar una mayor apertura al mercado internacional, introduciendo sus productos y servicios. Muchos de ellos se han negociado individualmente (Tratado de libre comercio con Chile, México, Colombia) y otros como bloque (CAFTA-DR), esto para propiciar un mayor impacto y cooperar al crecimiento económico. Esto se hace en el marco de la Organización Mundial del Comercio (OMC), que regula las relaciones entre los diferentes Estados, manteniendo un orden internacional y utilizándolo como un mecanismo pacífico para una mejor coexistencia. Los parámetros que se estipulan dentro de estos Tratados están en el Trato de Nación Más Favorecida (TNMF) en donde se reducen los impuestos en comparación los con demás países con los que se tienen relaciones comerciales, siendo beneficiarios con un tratamiento similar a los nacionales.

De igual forma, la apertura comercial en las fronteras es total, permitiendo que los países ratificantes puedan trasladar sus productos en la región sin

mayores restricciones a las necesarias para constatar la legalidad de los mismos. Sin embargo, el país aún abre completamente sus fronteras pese a lo estipulado en mencionados tratados. Además, el flujo de productos originarios de cada país es mayor luego de la firma de estos instrumentos.

Es importante mencionar que el TLC DR-CAFTA luego de lo negociado, ha puesto muchas barreras al comercio de productos originarios, siendo mínima la cantidad que es aceptada, obteniéndose beneficios, pero en menor medida a la esperada. Los TLC's más importantes de los cuales El Salvador es signatario son:

TABLA N°1: Tratados más importantes de El Salvador

Acuerdos Multilaterales	Fecha de suscripción	
Miembros de la OMC	07 mayo 1995 (Parte contratante del GATT 1947 desde 22 mayo 1991)	
Miembros del MCCA	13 diciembre 1960	
Centroamérica - Unión Europea (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá)	29 junio 2012	Aplicación provisional 01- Octubre-2013
Centroamérica - México (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua)	22 noviembre 2011	01-Septiembre-2011
Triángulo del Norte -Colombia (El Salvador, Guatemala y Honduras)	09 agosto 2007	01- Febrero-2010
Taiwán (República de China) - Honduras, El Salvador	07 mayo 2007	01-Marzo-2008

CAFTA-DR (Centroamérica - Estados Unidos - República Dominicana)	05 agosto 2004	01-Marzo-2006
Centroamérica - Chile (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua)	18 octubre 1999	03-Junio-2002
(Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua)	16 abril 1998	04-October 2001
Centroamérica – Corea	21 febrero 2018	

Fuente: Elaboración propia con datos del sistema de información de comercio exterior OEA

Entre los Tratados de Inversión más importantes se encuentran El Convenio firmado entre CEPA y Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en 2007, donde se establece una apuesta estratégica para el mejoramiento de una de las infraestructuras más importantes en materia logística como lo es el Aeropuerto Internacional Monseñor Óscar Arnulfo Romero, remodelándolo y a su vez incrementando la eficiencia para generar una mayor atracción de Inversión Extranjera, facilitando las relaciones comerciales entre los diferentes países.

Este tratado bilateral sería ejecutado por PNUD y conllevaría una inversión de \$92 millones de dólares, de préstamo, al Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), el complemento sería gestionado por el PNUD con las demás Comisiones que componen la Organización de Naciones Unidas (ONU), haciendo un total de 102 millones de dólares.

Otro préstamo fue realizado al Gobierno de Japón para la construcción del Puerto de La Unión, una de las infraestructuras logísticas más importantes

para el país, sin embargo a pesar que la obra finalizó en 2008, el puerto sigue sin funcionar, generando únicamente gastos.

Por último, se encuentra FOMILENIO, que ha sido uno de los más grandes donativos en materia logística, bajo el Convenio con la MCC, y cláusulas determinadas por los donantes. La segunda parte de este convenio se encuentra en ejecución, inició en el año 2018 durante el actual mandato del Presidente Salvador Sánchez Cerén.

2.3 Realidad competitiva del país desde la perspectiva pública

2.3.1 Marco legal Comercial

El país es signatario de diversos tratados que funcionan como plataforma legal para facilitar las relaciones comerciales establecidas con las diversas naciones. Es importante manifestar que mencionados tratados en donde se posiciona como signatario, derivan de las instituciones de las que es miembro y las cuales no son vinculantes, por lo que el país conserva su principio de soberanía nacional. Por consiguiente, la suscripción a estos acuerdos no significa violación a dicho principio, sino que tienen por finalidad el entablar relaciones pacíficas y duraderas.

2.3.1.1 Reforma en Ley Regulatoria de Procesos Aduanales

La Ley de Simplificación Aduanera, reformada en 2018³⁶, se hizo para la facilitación del comercio, debido a que durante décadas, la tramitología para importar y exportar productos requiere de diversos procesos, regulando el tiempo para transportar las mercancías, estipulados en el instructivo para el control de las rutas y plazos en las operaciones de tránsito aduanero, dentro del cual se establecen los siguientes tiempos:

³⁶ Ley de Simplificación Aduanera (El Salvador: Asamblea Legislativa, 2018), artículo 1

- “Los medios de transporte que se dirijan desde una aduana interna hacia otra aduana interna, Zona Franca, Depósitos Temporales o Almacenes Generales de Depósito, tendrán un plazo de doce horas improrrogables para llegar a su destino.
- Cuando las mercancías vengan amparadas a un Formulario Aduanero Único Centroamericano (FAUCA), la viñeta de código de barras generada por la captura del tránsito en el Sistema Informático, se colocará en el FAUCA en la parte superior izquierda, a efecto de establecer la ruta y plazo asignado para arribar a la aduana de destino.
- En el caso de vehículos que vayan a ser sometidos al régimen de importación definitiva, contarán con un plazo de veinticuatro horas, desde la aduana de ingreso al país hasta la aduana o Delegación de Aduana donde se someterá al régimen definitivo, dicho plazo se encontrará contemplado en la viñeta con código de barras, la cual se colocará en el ARIVU (Autorización para el Régimen de Importación de Vehículos Usados), y que servirá de base al funcionario aduanero de la aduana donde se someterá al régimen definitivo para el cómputo del plazo asignado”³⁷

Con esta reforma se buscaba modernizar el sistema aduanero y permitir cierta facilitación del comercio a través de la reducción de los tiempos de trámites, lo que indirectamente incide en los costos, para establecer una Zona Logística que sea proveedora de servicios eficientes y de calidad,

³⁷Asamblea Legislativa, “Refórmase la Ley de Simplificación Aduanera”, (El Salvador, Asamblea Legislativa, 2018) artículo 3

implementándose además tecnología para su agilización. Dentro de las reformas que se han destacado en la presente ley se encuentran:

- El aumento del 3% al 5% en el margen de tolerancia entre lo declarado y el resultado del pesaje de la mercancía, lo que permitirá armonizar los porcentajes de tolerancia con la normativa regional, eliminar requisitos legales que dificultaban la aplicación de dicho margen y establecer normativa técnica que asegure que el peso de los medios no afecte las diferencias en el peso de las mercancías declaradas.
- Creación de un proceso sancionador simplificado que permitirá, previa aceptación de cargos, la liberación rápida de los medios de transporte y las mercancías, reduciendo el plazo de un proceso ordinario de 55 días hábiles que regula la Ley a un proceso cuyo despacho debe realizarse en un máximo de 8 horas hábiles, una vez pagada la multa respectiva.
- Modificación en el monto de las multas tributarias, las que pasarán del 300% al 100% en armonía con las que se aplican en Centro América.
- Actualización del monto que considera una infracción tributaria como ilícito penal, pasando de US\$25,000.00 a 333 salarios mínimos del sector comercio y servicios, lo que permitirá una aplicación mejor razonada de dicha calificación.

2.3.1.2 Ley de inversiones

La ley fue publicada el 11 de noviembre de 1999 y su última modificación vigente en 2018. Esta permite la inversión de capital dentro del territorio salvadoreño, ya sea de persona natural o jurídica, nacional o extranjera. Dichas inversiones permiten no solo aportes de capital en empresas o compañías ya establecidas, sino la edificación de una nueva sin

discriminación de raza, sexo, nacionalidad o condición social. Para una mayor atracción de inversión, el Gobierno de Salvador Sánchez Cerén, a través de la mencionada ley y de la instancia destinada a su aplicación y regulación, ofertan a las personas interesadas en esta acción una facilitación de trámites, es decir, la simplificación de los mismos a fin de que puedan radicar sus intereses de forma expedita. Así mismo, si un inversionista manifiesta intenciones de implementar un desglose de su persona jurídica en territorio salvadoreño, puede realizarlo, conforme a lo establecido por la ley. Los inversionistas pueden desarrollar cualquier tipo de actividad económica, siempre y cuando no contravenga con la ley primaria y las secundarias. Estas personas son libres de trasladar sus ganancias a su país de origen, y de convertir dichas ganancias a su moneda nacional. Los nacionales y extranjeros tendrán el mismo trato conforme a la ley.

2.3.1.3 Ley de zonas francas

Esta ley publicada el 23 de septiembre de 1998, determina las personas naturales y jurídicas que podrán establecer su infraestructura dentro de estas zonas conforme a los requisitos predestinados para tales fines³⁸. También se encarga de delimitar las funciones de las zonas francas, así como su regulación en las actividades dentro de ese espacio. Según dicha ley:

“Art. 5.- Podrán ampararse a la presente ley, las personas naturales o jurídicas, titulares de empresas:

- a) Que desarrollen zonas francas denominados desarrollistas;
- b) Que administren zonas francas denominados administradores;
- c) Que se establezcan en zonas francas denominados usuarios;

³⁸ Ley de Zonas Francas Industriales y de Comercialización, (El Salvador, Asamblea Legislativa, 1990) artículo 55

d) Cuyos establecimientos sean declarados depósitos para perfeccionamiento activo.

Art. 6. - No podrán acogerse a lo establecido en esta ley, las personas naturales o jurídicas que se dediquen a las actividades siguientes:

- a) Exploración, explotación, procesamiento y comercialización de gas natural, petróleo y sus derivados combustibles, así como aceite, grasas y lubricantes;
- b) Producción y comercialización de cemento y clinker;
- c) Comercialización de chatarra o desperdicios de acero, hierro y otros metales ferrosos y no ferrosos;
- d) Productos minerales metálicos y no metálicos provenientes de la explotación del subsuelo salvadoreño;
- e) Las que impliquen procesamiento y manejo de explosivos y materiales radioactivos;
- f) La producción o almacenamiento de mercancías que se encuentren calificadas por las autoridades competentes como causantes de contaminación, daños a la salud o al medio ambiente;
- g) Producción, ensamble o maquila, manufactura, procesamiento, transformación o comercialización de azúcar, sus sustitutos, derivados y subproductos; así como cualquier bien que incorpore directa o indirectamente azúcar, sus sustitutos, derivados y subproductos;
- h) Producción, ensamble o maquila, manufactura, procesamiento, transformación o comercialización de alcohol de cualquier origen. Esta prohibición no será aplicable a lo establecido en los romanos v y vi del art. 3 de esta ley;
- i) Producción, ensamble o maquila, manufactura, procesamiento, transformación o comercialización de sacos o costales, de fibras sintéticas o artificiales;

- j) Suministro de alimentos preparados o no, destinado a empleados o empresas beneficiadas de la presente ley y cualquier otro régimen liberatorio o suspensivo;
- k) Importación de maquinaria y equipo con fines de arrendamiento.”³⁹

2.3.1.4 Ley de Concesión del Puerto De La Unión de 2018

El Puerto de La Unión, localizado en el Golfo de Fonseca, Departamento de La Unión, es el puerto con la mejor tecnología del país*. Sin embargo, este puerto pese a que se licitó en el año 2015 no obtuvo ninguna oferta presentada, ni por el Gobierno del expresidente Mauricio Funes Cartagena y ni por el presidente Salvador Sánchez Cerén. Durante el mandato del ex presidente Mauricio Funes Cartagena se ejecutó la obra, ya que fue el ex presidente Elías Antonio Saca, quien desarrolló las negociaciones para el préstamo realizado al Gobierno de Japón. Este puerto ha representado uno de los mayores desembolsos del país, ya que está fuera de uso.

Esta licitación implica que la empresa privada a que se le concesione, deberá realizar una inversión de al menos 30 millones de dólares estadounidenses durante el período de 5 años para que la infraestructura comience a operativizar, y en el primer año debe recibir al menos 600,000 TEUS⁴⁰. Se le otorgará la licitación a la empresa que tenga una capacidad financiera, es decir, que tenga una solidez financiera para invertir como capital inicial 40

*En este Puerto se ha instalado una red inalámbrica moderna que permita a través de dispositivos móviles se ponga a disposición la información para los actores involucrados en la movilización de mercancías; restauración en la señalización del patio de contenedores; también equipo para el manejo y administración de productos a granel, así como para la operatividad del Puerto. Ley de Concesión, (El Salvador, Asamblea Legislativa, 2011), artículo 1.

³⁹ Ley de Zonas Francas, (El Salvador, Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones de El Salvador, 2015) artículo 6, literales a – k

⁴⁰ Ley de Concesión, (El Salvador, Asamblea Legislativa, 2011) artículo 6

millones de dólares estadounidenses como base y debe a su vez, tener experiencia con la logística de embarcaciones TEUS.

2.3.1.5 Ley de asocio público privado

Esta Ley consiste en el establecimiento y firma de contratos entre instituciones de Estado y empresas privadas para que éstas se encarguen del diseño, ejecución, mantenimiento, equipamiento y funcionamiento de las infraestructuras de interés público o se conviertan en los proveedores de servicios, que el Estado no puede ejecutar por falta de recursos ya sean financieros o técnicos, por lo que decide licitar el proyecto al sector privado, quien obtiene cierto porcentaje de la ganancia generada. Sin embargo, esto tiene excepciones, dentro de las cuales se encuentran el sector salud y el recurso hídrico.

Un ejemplo de esto es la aprobación de la Ley de Zonas Económicas Especiales en la región suroriental de la Franja Costero Marina (FCM), una iniciativa del sector público que requiere del apoyo del sector privado. Esto es así ya que dicha zona será impulsada con incentivos fiscales para lograr mayor atracción de inversión extranjera y privada nacional, que contribuya al desarrollo de 26 municipios de la zona oriental. “El área geográfica de los territorios comprendidos en los Municipios es: California, Concepción Batres, Ereguayquin, Jiquilisco, Jucuarán, Ozatlán, Puerto El Triunfo, San Agustín, San Dionisio, San Francisco Javier, Santa Elena, Santa María, Tecapán y Usulután, pertenecientes al Departamento de Usulután; Chirilagua, El Tránsito, San Jorge, San Rafael Oriente, pertenecientes al Departamento de San Miguel; Conchagua, El Carmen, Intipucá, Meanguera del Golfo, La

Union, Pasaquina, Santa Rosa de Lima y San Alejo, pertenecientes al Departamento de La Unión”⁴¹.

Es en esta área geográfica donde las personas naturales o jurídicas interesadas en invertir y que sean nuevas en el país lo hagan, con la finalidad de desarrollar las economías sectoriales para lo cual destinarán cierto porcentaje de sus ganancias y emplearán proyectos de desarrollo, deberán de establecer sus empresas en estos lugares, enfocadas en las siguientes ramas, las cuales son las autorizadas por la LZEE: “portuarias, aeroportuarias y actividades conexas; turísticas; aeroespaciales; generación de energías renovables y de energías limpias; exploración y explotación de Gas Natural y petróleo; industriales; agroindustriales; pesca, procesamiento y comercialización de especies marinas para ser sometidas a transformación industrial; acuicultura; servicios internacionales; investigación, innovación, desarrollo científico y tecnológico, entre otras”⁴².

Es importante tomar en cuenta la deficiencia de infraestructura logística que se tiene en la zona oriental, ya que el Puerto de La Unión Centroamericana destinado para fomentar el desarrollo en la localidad, se encuentra sin funcionamiento y como un generador de deudas y por ende, de déficit fiscal en el país.

Así mismo, para el establecimiento de una zona logística, que resulta fundamental para los fines propuestos por la ley, solo se cuenta con dos

⁴¹ Ley de la Zona Económica Especial de la Región Sur Oriental de El Salvador, (El Salvador, Asamblea Legislativa, 2018) artículo 4 inciso 2º

⁴² Ley de la Zona Económica Especial de la Región Sur Oriental de El Salvador, (El Salvador, Asamblea Legislativa, 2018) artículo 6

modalidades de transporte, dejando de lado la aérea, contribuyendo a la saturación del Aeropuerto Internacional Monseñor Óscar Arnulfo Romero. Por lo tanto, se generaría una atracción de inversión extranjera sin un parque industrial establecido previamente.

2.3.2 Instituciones nacionales relacionadas al comercio

Desde hace varias décadas, se ha buscado abrir la economía hacia el exterior, presentándola como una economía de libre mercado e intentando hacerla atractiva para la inversión extranjera. Se han tomado medidas que pretenden mejorar el clima de inversión; se privatizó la banca y posteriormente se dolarizó la economía con el fin de disminuir la inflación y tener ciertas ventajas en el intercambio de divisas que conlleva el comercio internacional.

Así mismo, se ha promovido el libre comercio a través de instituciones internacionales regulatorias como la Organización Mundial del Comercio, y en ese sentido se han suscrito Tratados de Libre Comercio con Chile, México, Taiwán, Estados Unidos de América, la Unión Europea, Corea del Sur, entre otros, que proporcionen beneficios mutuos para las distintas naciones participantes.

El Gobierno ha promovido siempre una liberalización comercial que ha ido tomando forma con leyes; por ejemplo, la Ley de Zonas Francas, más recientemente la Ley de Asocios Público-Privado o también conocida como Ley para el Crecimiento Económico, esto con la finalidad de dinamizar la economía nacional y propiciar un clima de inversión seguro.

En los últimos dos quinquenios se ha continuado con esta visión de la economía de libre mercado y es el gobierno central el principal impulsor de

las medidas en ese sentido que permitan alcanzar un crecimiento económico, a través de la inversión en movilidad y logística para lograr mayor competitividad en la región. En este sentido, es necesario mencionar cuáles son las principales instituciones nacionales encargadas de mejorar el tema de productividad en el país.

2.3.2.1 Ministerio de Economía (MINEC)

El Ministerio de Economía ha priorizado en su quehacer la facilitación del comercio, ya que es impulsora del crecimiento económico y social del país. Por lo tanto, está promoviendo una cultura de facilitación del comercio que contribuya a un incremento de las exportaciones de aquellos sectores estratégicos para que sean más competitivos.⁴³

La facilitación del comercio contiene los principios siguientes: Transparencia en gobierno; Simplificación de los trámites y procedimientos de comercio exterior; Coordinación y cooperación entre todas las instancias de gobierno para no dificultar las operaciones del comercio exterior; Armonización y estandarización de los procedimientos del comercio exterior con las normas y prácticas internacionales más conocidas.⁴⁴

La facilitación del comercio permite la reducción en los tiempos aduanales, reduce los costos de transacción y por ende aumenta la competitividad. En ese sentido, y en el marco del cumplimiento del Acuerdo de Facilitación del Comercio, pero además en el marco de la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad con Énfasis en Gestión Coordinada de Fronteras, el MINEC impulsa la política de facilitación del comercio con la que a la fecha se está permitiendo al país sumarse a la

⁴³Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Humano, “El Salvador Logístico El desempeño logístico, 51.

⁴⁴ *Ibíd.* 52.

unión aduanera de los países del triángulo norte. Además, es el MINEC el que coordina el Comité de Facilitación del Comercio (CFC), el cual busca ser un instrumento de cooperación entre las distintas autoridades nacionales que intervienen en el control de las mercancías y también vela por el cumplimiento de los compromisos internacionales y regionales referidos a la facilitación del comercio.

2.3.2.2 Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones (PROESA)

Este organismo tiene a cargo “promover las exportaciones, la inversión y los socios público-privados con el fin de contribuir al crecimiento económico del país y a la creación de más y mejores empleos. Para ello, se facilita el establecimiento de empresas de inversión extranjera en el país y se promueve la inserción de empresas salvadoreñas en los mercados internacionales”.⁴⁵

Este organismo de manera gratuita ofrece los servicios de: Promover la Inversión Extranjera directa en sectores específicos; Asesorar a potenciales inversionistas en el proceso de evaluación de oportunidades de inversión en el país; Apoyar y guiar integralmente a los inversionistas en los trámites de establecimiento y expansión; Ayudar en la elaboración de agendas específicas para las visitas al país de inversionistas requeridas para su toma de decisión; Brindar información y estadísticas de inversión y nuevas oportunidades de negocios; Proponer proyectos orientados a mejorar el clima de inversiones en el país.⁴⁶

⁴⁵ “Áreas de Trabajo, Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones de El Salvador”, Organismo promotor de Exportación, acceso 21 junio de 2018, <http://www.proesa.gob.sv/institucion/marco-institucional/areas-de-trabajo>

⁴⁶ *Ibíd.*

2.3.2.3 Dirección General de Aduanas (DGA)

Esta dirección, adscrita al Ministerio de Hacienda, tiene la responsabilidad de garantizar el cumplimiento de todas las regulaciones que atañen al tráfico internacional de mercancías. Es decir que busca generar y mantener un ambiente de facilitación del tránsito de mercancías y además fomentar la transparencia.

Su actividad de facilitación del comercio se desarrolla en el marco de la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad con Énfasis en Gestión Coordinada en Fronteras, a lo cual contempla acciones que buscan a mediano y largo plazo “consolidar en Centroamérica un modelo de Gestión Coordinada de Fronteras (GCF), elemento clave para el proceso de integración centroamericana, que implica: La coordinación de los Servicios Públicos y del Sector Privado con el objetivo de mejorar el control fiscal, la seguridad fronteriza y la facilitación del comercio; Así como el tránsito de personas, en un marco de eficacia y eficiencia en el uso de los recursos.”⁴⁷

La operatividad de la DGA está enmarcada en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano el cual le otorga a la DGA sus atribuciones específicas acorde a la visión y los objetivos de la SIECA en materia aduanal. Pero a nivel local la DGA también tiene atribuciones específicas en la Ley Orgánica de la Dirección General de Aduanas.

“La Dirección General de Aduanas tiene como función privativa el ejercicio de la potestad aduanera, y sus funciones principales son la aplicación de la

⁴⁷ Centro de Trámites de Importaciones y Exportaciones, “Proyectos de Facilitación del Comercio en El Salvador Ejecutados por la Corporación Reto del Milenio (MCC), FOMILENIO II y el CIEX El Salvador”, INFOCIEX, N° 1 (2018), <https://www.bcr.gob.sv/bcrsite/uploaded/content/category/609304177.pdf>

normativa aduanera y la verificación de su exacto cumplimiento, facilitar y controlar el comercio internacional en lo que le corresponda, tasar los derechos e impuestos a que estén afectos el ingreso o la salida de mercancías, la generación de la información oportuna, la fiscalización de las obligaciones aduaneras, la prevención y represión de las infracciones aduaneras cuando le corresponda, sin perjuicio de las demás que le confiere la legislación aduanera y de comercio exterior. La Dirección General es la dependencia del Estado, facultada para emitir pronunciamientos técnicos tributarios, sobre la aplicación de las disposiciones legales en materia aduanera.”⁴⁸

2.3.2.4 El Centro de Trámites de Importaciones y Exportaciones (CIEX)

Adscrito al Banco Central de Reserva, se suma por la apuesta de la facilitación del comercio, simplifica el proceso y trámites en aduanas mediante la inscripción del exportador dentro del *Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX)* el cual le permite acceder a los documentos necesarios para la exportación: “Formulario Aduanero Único Centroamericano; Declaración de Mercancías; Certificados Fitozoosanitarios; Visas Agroquímicas; Hoja de Confirmación de Transacción Aceptada; Certificado Sanitario para las Importaciones de Miel y Otros Productos de la Apicultura Destinados al Consumo Humano; Certificado Sanitario para las Importaciones de Productos de la Pesca; estos dos últimos son requeridos por los países miembros de la Unión Europea.”⁴⁹

⁴⁸ “Funciones de la DGA”, Ministerio de Hacienda, acceso 24 de junio de 2018, http://www7.mh.gob.sv/pmh/es/Temas/Manual_Unico_de_Operaciones_Aduaneras/Introduccion/Funciones_de_la_DGA.html.

⁴⁹ “CIEX EL SALVADOR”, Banco Central de Reserva, acceso 24 de junio de 2018 <http://www.ciexelsalvador.gob.sv/registroSIMP/>

“Por otra parte, el exportador también puede, a través del SICEX acceder a servicios complementarios como: administración de cuotas, administración de restricciones a productos sensibles, pago de servicios en nombre de terceros, pagos electrónicos a través de la banca del sistema financiero de El Salvador, interconexiones electrónicas entre los sistemas de aduanas nacionales y de Centroamérica a través de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana. Asimismo, se cuenta con las condiciones para interconectar electrónicamente al SICEX, con cualquier sistema aduanero o de ventanilla de nuestros socios comerciales en el mundo.”

2.3.2.5 Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA).

Esta comisión, según su propia Ley orgánica, “tendrá a su cargo la administración, explotación, dirección y ejecución de las operaciones portuarias de todas las instalaciones de los puertos de la República, no sujetos a régimen especial, así como la custodia, manejo y almacenamiento de mercadería de exportación e importación. (...) administrará, explotará y dirigirá todo el sistema ferroviario de propiedad nacional. Además, deberá planear y ejecutar por sí o por medio de contratistas la construcción de nuevas instalaciones y todas las obras necesarias para la ampliación y mejoramiento de las instalaciones portuarias y ferroviarias existentes.”

2.3.2.6 Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano

El país debe contar con la infraestructura necesaria para potenciar exportaciones, asegurándose de que esta no sea un obstáculo sino un facilitador del proceso exportador. Si se quieren reducir los tiempos logísticos, se debe invertir en una malla logística que conecte cada unidad productiva con los centros de venta, distribución y exportación. Este tipo de

tarea requiere de distintos tipos de análisis que doten de criterios técnicos para las estrategias nacionales.

El país cuenta con diferentes modos de transporte que le permiten movilizar los bienes y servicios, el terrestre es el de mayor relevancia nacional, pues la mayor cantidad de los productos exportados se moviliza por esta vía.

Es importante tener en cuenta que la modalidad en que se exporta la mercancía, no necesariamente es la misma modalidad de llegada a su destino final; esto obedece a diversas razones de tipo geográficas, de costos, de aduanas y rutas ya establecidas para determinados tipos de productos. Se trata del tipo de transporte comúnmente denominado como “multimodal”.

Por ello, la importancia de considerar la conectividad entre la infraestructura portuaria, aeroportuaria y de carreteras, dentro de una concepción más amplia de la logística a nivel nacional, regional e internacional. No obstante, para efectos de este análisis, se toman los tres medios de transporte por los cuales sale la mercancía del país: terrestre, marítimo y aéreo.

2.3.3 Factores Edificadores de Competitividad

2.3.3.1 Formación de la Educación Superior

Los gobernantes que han precedido al presidente Mauricio Funes Cartagena y el presidente Salvador Sánchez Cerén, han mostrado irrelevancia a la inversión en educación tecnificada de la población salvadoreña. Esto ha influido en el desarrollo del país ya que diferentes áreas, en este caso de movilidad y logística, no cuentan con personal con las capacidades necesarias para ejercer su trabajo eficientemente y de calidad.

Si bien es cierto que hay empresas que proporcionan capacitación previa a su contratación, durante un período de prueba (el cual consta de tres meses), no es suficiente para proponer que una persona está especializada en el área.

Grafica1: Estudiantes graduados con Educación Superior



Fuente: Resultado de la información estadística de educación superior, ministerio de educación, 2016

Con este gráfico se muestra la cantidad de estudiantes que lograron graduarse de las distintas carreras en 2016, datos consensuados entre las instituciones públicas y las privadas. El indicador se inclina por el área económica, obteniendo una alta promoción de profesionales que pueden laborar en el área logística, empero, su capacitación en dicha área no es específica, por lo tanto, se requerirá una mayor especialización para que pueda denotar competitividad en el ámbito frente a personas que laboran en las diversas instituciones que forman parte del conjunto indicado para un adecuado funcionamiento de la logística.

2.3.3.2 Demanda Laboral actual

Cada año una cantidad cercana a 50,000 personas ingresan al mercado laboral, muchos de estos con la idea de buscar un empleo bajo contrataciones formales e incluso informales, esto sumado a todos aquellos que miran el mercado laboral como una oportunidad para el emprendimiento propio. Las oportunidades de empleo se crean para producir bienes o servicios, los cuales compiten directamente (producto exportado o importado) o indirectamente (costo de energía) con otras naciones. En la actualidad generar empleos competitivos, demanda una importante coordinación de esfuerzos públicos y privados. Crear un puesto de trabajo para un nuevo empleado, pasa previamente por que una empresa realice una inversión. La evidencia empírica ha demostrado, que para países con bajos ingresos y con poca capacidad de compra interna, lo más apropiado es impulsar el empleo a través de las exportaciones. Recientemente, China el caso más exitoso en términos de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB), con 1.4 billones de habitantes, el cual ha crecido velozmente basado en exportaciones y atracción de inversiones⁵⁰.

Experiencias de países en la región como Perú, Colombia y Chile han basado su crecimiento en la competitividad, acuerdos nacionales que generaron certidumbre y se encontraron resultados positivos producto de ello es que todos han rondado cerca del 4% de crecimiento del PIB de acuerdo a datos de CEPAL (2014). Estas naciones crearon estrategias nacionales de competitividad, establecieron una institucionalidad que facilitó la coordinación pública-privada, dotaron de recursos técnicos, y crearon un ambiente de sinergia nacional en pro de la competitividad y el empleo.

⁵⁰ FUSADES, “Propuesta Estrategia nacional para la productividad y competitividad”, (San Salvador, Fundación Salvadoreña de Desarrollo, 2015), 4

Por lo tanto, para que el país crezca es necesario definir una estrategia de productividad y competitividad actualizada a los desafíos internacionales actuales, impulsando acuerdos entre los diferentes sectores productivos públicos y privados alineando objetivos comunes. En los últimos años, los diferentes gobiernos han intentado crear rutas factibles que puedan llevar al crecimiento económico, como ejemplo, la última gestión liderada por el presidente Salvador Sánchez Cerén, en la cual ha establecido la competitividad como un eje estratégico para el logro de mejores resultados en el desarrollo. Iniciativas como la surgida en 2016 en conjunto con diferentes sectores nacionales e internacionales entre ellas la CEPAL, han ido creando la base para impulsar la política de movilidad y logística.

Posteriormente en el año 2017 se lanzó formalmente la política de movilidad y logística de bienes y personas que tiene como fin lograr un país líder en el área de logística y movilidad de personas en la región, para esto se tomaron como estándares las principales fortalezas competitivas y comparativas al resto de Centroamérica. Así mismo está demostrada la necesidad de apostarle mucho más al tema de educación, el sistema público actual no cumple los requisitos necesarios para desarrollar a la actual demanda estudiantil, se debe promover una especialización, alternativas acordes a la oferta de mercado, y así formar profesionales que tengan la oportunidad de mejorar la productividad.

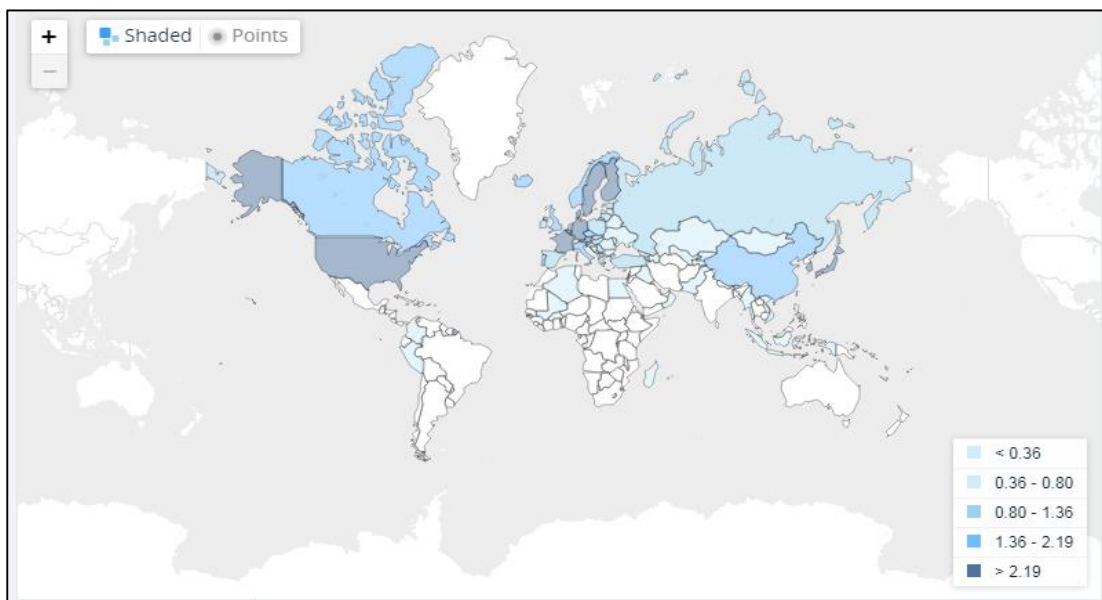
2.3.3.3 Tecnología en Trámites Aduanales

El rápido y cambiante progreso tecnológico en conjunto con el dinamismo del comercio mundial implica que el nivel de competitividad de las industrias dependerá, en gran medida, de su habilidad de innovar y de su capacidad de captar y adoptar tecnología. El nuevo entorno competitivo pone fuerte énfasis en las actividades de investigación, desarrollo e innovación, no solo como

base del crecimiento económico, también se vuelve imperativo para las economías en vías de desarrollo con el fin de incrementar los niveles de eficiencia y, posteriormente, realizar “el salto” hacia la creación de nuevas industrias de mayor intensidad tecnológica.

El país pertenece al grupo de países denominados como “naciones con sistemas incipientes de I&D⁵¹”, que incluye también a Nicaragua, Perú, Paraguay, Guatemala, Bolivia, Ecuador, República Dominicana y Honduras. Este grupo se caracteriza precisamente porque sus sistemas de I&D se reduce, en forma limitada, a algunas instituciones gubernamentales e Institutos de Educación Superior (IES); la participación del sector empresarial es casi nula en este bloque de países (Altenburg, 2000). En este grupo, los indicadores de gasto en actividades de I&D se encuentran valuados muy por debajo a los índices del promedio mundial.

Cuadro1: Gasto En Investigación y Desarrollo (% Del PIB)



Fuente: “Unesco, “Gasto En Investigación Y Desarrollo (% Del Pib)”, (París, Francia: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, 2016)

⁵¹ Claudia María Rodríguez Argueta, “La tecnología como factor de competitividad – recientes indicadores internacionales de desempeño”, Revista entorno, n61 (2016): 70.

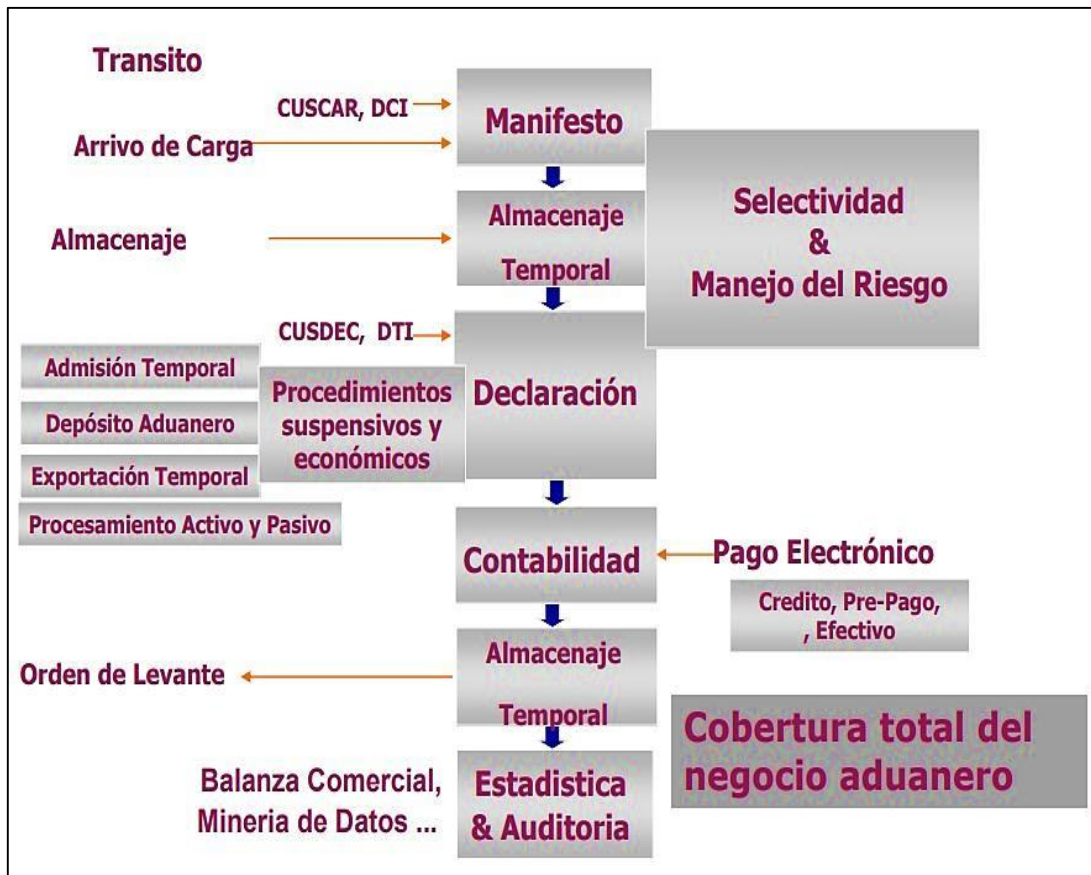
Acorde al cuadro expuesto, el país es uno de los países que invierte una cantidad inferior al monto mínimo en inversión y desarrollo, convirtiéndose en uno de los países menos desarrollados del eje global, limitando sus oportunidades de crecimiento al generar cambios en la plataforma tecnológica nacional. Este retraso profundiza la brecha que existe con los países desarrollados, impactando grandemente en los servicios logísticos que brinda el país, pretendiendo establecer una zona logística en la zona costera oriental, específicamente en el Puerto de La Unión Centroamericana. Así mismo, es necesario que se avance en el desarrollo de las TIC, pues es una apuesta a la innovación, lo cual generaría competitividad internacional.

Un estudio reciente elaborado por la empresa consultora en tecnología International Data Corporation (IDC, 2014), el mercado global TIC se encuentra en una fase de cambio denominada la “Tercera Plataforma”. Esta nueva fase basada en cuatro pilares: Cloud Computing, Big Data, Mobility y Social Business, modificará para siempre el ecosistema empresarial. Tradicionalmente, la formación tecnológica y en educación, en países desarrollados son dos pilares bases para la inclusión social (CEPAL, 2007); por lo tanto, el apoyo a proyectos que tengan como finalidad el Desarrollo de Capacidades, que se orienten a la formación de carreras que respondan a las actuales y las nuevas oportunidades del desarrollo industrial es parte de la visión de desarrollo inclusivo y dinámico.

De esta manera el país, en el 2018, tomó una importante decisión encaminada a la modernización del Sistema Aduanero, bajo el programa “Aduana Sin Papeles”. Para ello, se instaló un Sistema conocido como SIDUNEA WORLD, alianza realizada con la Organización de Naciones Unidas para la Ciencia y la Cultura (UNESCO) y 92 países restantes a nivel

mundial, como parte de un Programa de Cooperación Técnica impulsada por dicha entidad. SIDUNEA WORLD es una plataforma integrada que permite la realización del trámite aduanal electrónicamente, aprovechando los recursos tecnológicos e innovadores existentes, así como el acceso a la información de los distintos participantes de la importación/exportación ya sean de bienes o servicios, generando mayor seguridad en la inversión efectuada previamente y mayor control sobre la misma.

Cuadro N°2: Procedimiento Plataforma SiduneaWorld

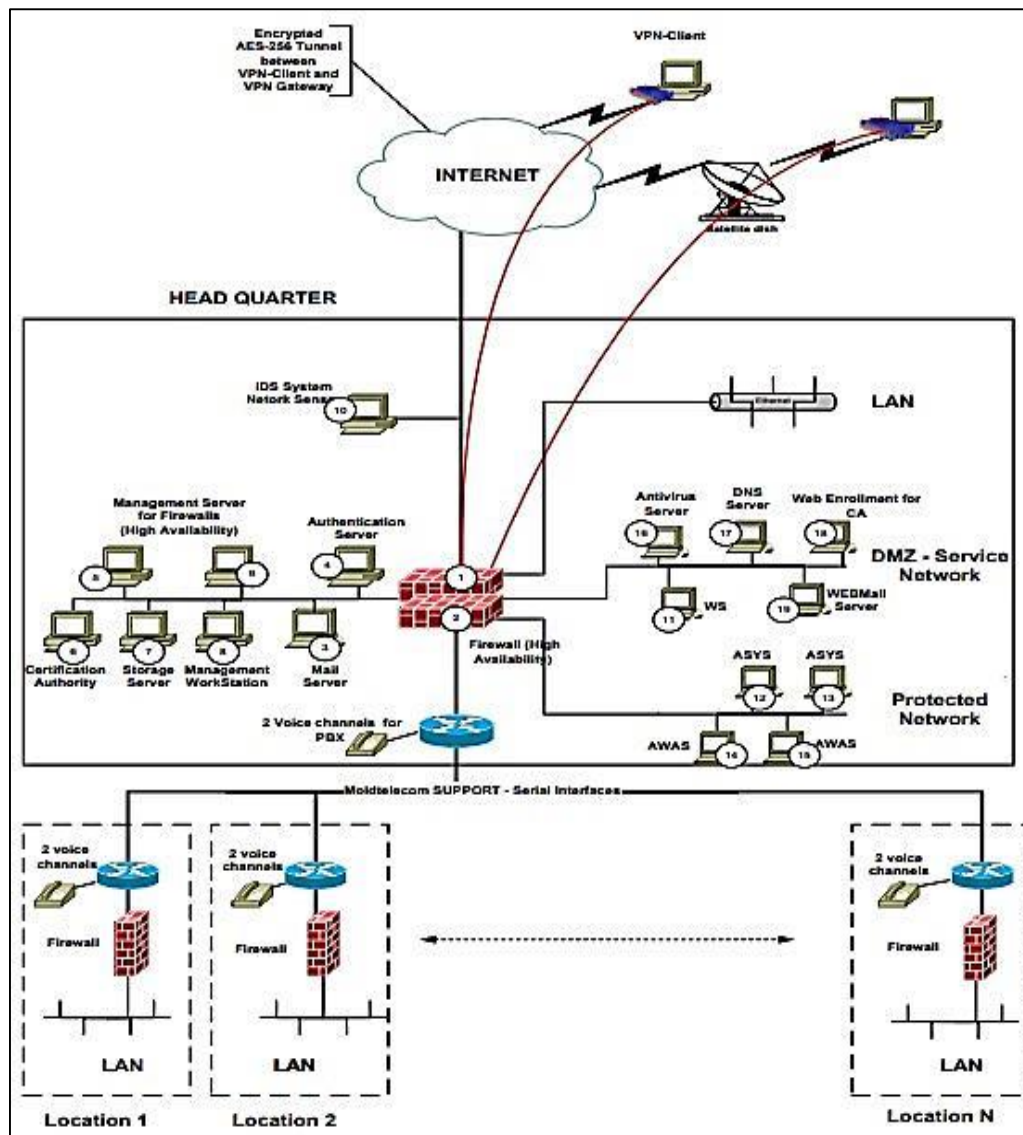


Fuente: Héctor Morazán, "Sidunea World: Experiencia sobre intercambio electrónico de datos con las vuce en el mundo, avances y retos para américa latina y el caribe", 16

La plataforma cuenta con una firma electrónica que permitiría la facilitación de corrección de documentos, así como la autorización de los mismos, con la finalidad de agilizar los trámites aduanales, que conllevarían a la reducción

de tiempos y costos. Para una mejor gestión, se ha promovido el establecimiento de una Ventanilla Única, es decir, un organismo supeditado al Ministerio de Hacienda, que será quien desempeñe la labor correspondiente al manejo de la zona logística y reciba la documentación requerida para las gestiones aduanales en el país. Esto contribuye a la reducción de la burocracia actual en el país.

Cuadro N°3: Funcionamiento Plataforma SiduneaWorld



Fuente: Héctor Morazán, "Sidunea World: Experiencia sobre intercambio electrónico de datos con las vuce en el mundo,

Con lo expuesto anteriormente se comprende la urgencia que debe existir en el mayor fortalecimiento tecnológico, el gobierno debe dirigir una estrategia de planificación tecnológica que sume a la competitividad regional. A mediano plazo debe incrementarse la apuesta de plataformas digitales que agilicen tramitaciones, no solo en un área específica, sino que se lleve a toda institución pública y que permita alcanzar objetivos significativos.

2.3.3.4 Condiciones infraestructurales

Las instalaciones logísticas del país no son suficientes para el manejo eficiente de los procesos aduanales que se llevan a cabo dentro de las fronteras, lo que representa cierta incapacidad para recibir mayores proporciones de productos y servicios extranjeros que pretenden utilizar al territorio nacional como tránsito para acortar las distancias con su destino final.

El país es uno con menos infraestructura logística en Centroamérica, pese a que contiene certificación internacional, lo que debería de funcionar como un incentivo a continuar desarrollando instalaciones de alta calidad, generando atracción de inversión extranjera y construyendo o fortaleciendo alianzas con otros países para propiciar el ambiente necesario, por ejemplo la alianza con Guatemala, quien permite el uso de uno de sus principales puertos para el traslado de la mercancía desde el Continente Europeo hasta el territorio salvadoreño vía terrestre.

La escasez de infraestructura logística es un factor que genera un desaprovechamiento de la posición geoestratégica del país, así como de sus reducidas dimensiones, ya que la extensión territorial del país consta de

21,040.79 km²⁵² lo que representa una ventaja comparativa ya que es el país Centroamericano con menores medidas longitudinales y latitudinales, lo que permite que su territorio sea recorrido en el transcurso de horas, en desventaja del resto de países que para el traslado de una carga o servicio vía terrestre, utilizan aproximadamente un día y medio. Para tener un acceso controlado a las fronteras salvadoreñas, se cuenta con aduanas terrestres las cuales están ubicadas en lugares estratégicos del país, que son: La Hachadura; San Cristóbal; Anguiatú; Las Chinamas; El Poy y El Amatillo.

Sin embargo, la distancia que existe entre las diferentes infraestructuras logísticas es una de las principales debilidades del sistema frente a la instalación de una zona logística dentro de las fronteras salvadoreñas. Es decir, pese a sus reducidas dimensiones territoriales, la infraestructura logística nacional no se encuentra en la misma zona, lo que dificulta la aplicación de la comodalidad e incrementa tiempo y costos, siendo una desventaja frente a países como Panamá, considerado como un hub regional

Conforme a este cuadro se denota la considerable distancia que existe entre la poca infraestructura logística del país, que en primer plano establece una conexión únicamente con las carreteras principales, lo que es desfavorable en el establecimiento de una zona logística multimodal que actualmente es mayormente utilizado por los diferentes actores del proceso aduanero.

⁵²“Informe Regional de coordinadores de desastres”, Organización panamericana de Salud, acceso 26 junio de 2018, portafolio.snet.gob.sv/digitalizacion/pdf/spa/doc00076/doc00076-contenido.pdf

Cuadro N°4: Localización estratégica



Fuente: Elaboración de la Agencia de Promoción de Exportaciones e Inversiones de El Salvador

Sector marítimo

El Salvador tiene acceso al Océano Pacífico por el lado sur del país, en donde se encuentran dos de sus principales puertos: Acajutla (localizado en el departamento de Sonsonate) y La Unión (localizado en el departamento de La Unión). Existen otros puertos de menor importancia como lo son: La Libertad (localizado en el departamento de La Libertad) que es utilizado mayormente para actividades pesqueras artesanales y distribución de los mismos; y el Puerto El Triunfo (localizado en el departamento de Usulután). Es en esta área en donde se extiende la Zona Económica Exclusiva, contenida dentro de las 200 millas marítimas correspondientes a la

jurisdicción de la república, la cual es explotada en primera instancia por los pescadores del lugar. Dentro de esta zona marítima se encuentran los dos principales puertos construidos en el país, los cuales son:

Puerto de Acajutla: Está ubicado a 85 kilómetros al oeste de San Salvador. Hasta ahora es el único puerto en operación. Las naves que transportan carga sólida, general, carga de harina, acero, fertilizantes o abonos y combustibles utilizan el Puerto de Acajutla.

El Puerto de Acajutla es el más dinámico, mientras el Puerto de La Unión se encuentra a la espera de licitación, lo que permitirá movilización de carga. En el Puerto de Acajutla, a finales del año 2016, se comenzó una serie de inversiones significativas para la modernización y ampliación acorde a la evolución de la demanda mundial (considerando que la mayoría de los movimientos ocurren a través del Pacífico); esta inversión ha impulsado el Puerto a nivel regional, observando el último año un incremento en el flujo y atención de buques en un 5%, principalmente impulsado por el crecimiento de las exportaciones, en contraste con el desempeño de los puertos más dinámicos en los otros países de Centroamérica.

En comparativa con la región Centroamericana, primero se puede mencionar a Honduras que concesionó su principal puerto en 2013, recibiendo una inversión millonaria para la modernización y ampliación de este. Costa Rica prepara su expansión a mediano plazo para poder recibir buques cada vez mayores con un futuro prometedor, en el que seguramente buscará ser el líder en la región tras Panamá, y Guatemala continúa con la construcción de su terminal en Puerto Quetzal. Todas estas iniciativas (incluyendo El Puerto de La Unión) muestran oportunidades para desarrollar a Centroamérica como una zona logística. No obstante, para poder competir mejor son

necesarias inversiones altas y organizadas que deben tomarse con precaución. Dentro de las navieras que participan en las operaciones comerciales con el puerto de Acajutla están: Agencias Navieras y Supervisiones, S.A. de C.V.; Industrias Aquazul, S.A. de C.V.; ASERSA de C.V.; KimaiExports International, S.A. de C.V.;

Puerto de La Unión: Una de las ventajas principales que tiene el Puerto Marítimo, es su ubicación geográfica, ya que la distancia que hay entre el departamento de La Unión y las principales ciudades de Guatemala, Honduras, El Salvador y Nicaragua, son distancias relativamente cortas, y manejables. Ha sido diseñado para ser un puerto “post panamax” con tres terminales diferentes:

- Terminal de Contenedores. Más de 155 metros cuadrados de área, 340 metros de frente de atraque y 14 metros de profundidad.
- Terminal multipropósito: Casi 60 mil metros cuadrados de área, 220 metros de frente de atraque y 14 de profundidad.
- Terminal de pasajeros: Un total de 29,500 metros cuadrados de área, 240 metros de frente de atraque y 14 de profundidad. El puerto ofrecerá los servicios de aduana, servicios bancarios y servicios de migración, contará con 117 hectáreas de tierra y será el puerto más moderno del Pacífico dentro de la región centroamericana.

Además de los dos principales Puertos con los que cuenta el país, existen otros dos: el Puerto de La Libertad, que es utilizado únicamente para el comercio de mariscos así como para el turismo. Sin embargo, en este último aspecto, que se encuentra parcialmente definido, no se había presentado una imponente visión de potenciación enfocada en la extensión territorial del

área y la frecuencia de los visitantes, para convertirlo en un destino turístico que genere uno de los mayores ingresos del país, hasta el surgimiento una propuesta durante el Gobierno del presidente Salvador Sánchez Cerén, a través del Ministerio de Turismo (MITUR), quienes presentaron un proyecto denominado “*Diseño, Construcción del Proyecto de la Plaza Marinera en el Complejo Turístico del Puerto de La Libertad*”, la cual consta de una inversión monetaria calculada en \$5,278,761.89, fondos obtenidos de un préstamo realizado al Banco Internacional de Desarrollo, obra que será ejecutada por una empresa privada especializada llamada Hugo Barrientos Arquitectos, S.A. de C.V., que está programada para llevarse a cabo dentro de un plazo de 545 días laborales hábiles”⁵³.

Cuadro N°5: Plaza Marinera



Fuente: “Diseño, Construcción del Proyecto de la Plaza Marinera en el Complejo Turístico del Puerto de La Libertad”, Ministerio de Turismo.

⁵³“Construcción del Proyecto de la Plaza Marinera en el Complejo Turístico del Puerto de La Libertad”, Ministerio de Turismo, Diseño, acceso 27 de junio de 2018 https://www.transparencia.gob.sv/institutions/mitur/executing_works/2735

Este cuadro representa el Proyecto que en 2019 sigue siendo ejecutado bajo la administración del Presidente Salvador Sánchez Cerén, con la finalidad de atraer mayor cantidad de turistas e inversionistas extranjeros, Este proyecto beneficiará a miles de habitantes de la zona, organizando espacios pertinentes para el comercio de mariscos y otros productos, así como el impulso del sector terciario en el área de turismo, ya que contará con zona de estadía para los turistas, lo que generará una mayor atracción de inversión extranjera, la cual podría impactar en otros lugares potencialmente turísticos, ya que mencionado puerto no cuenta con las adaptaciones tecnológicas ni el espacio necesario para embarque y almacenamiento de carga.

Habrá que recordar que el país es el único en la región Centroamericana que no tiene un acceso directo a ambos océanos. Por lo tanto, para importar y exportar hacia el continente europeo y Este del continente africano, traslada sus productos y servicios vía terrestre hacia Guatemala, país en donde le permiten el uso de dos de sus principales puertos: Barrios y Santo Tomás Castilla, para la realización de sus actividades comerciales internacionales. Esto conlleva un mayor desarrollo de la logística de transporte y rutas y a su vez, una variación en los costos comparado con los que se obtienen si la mercancía tiene como destino final El Salvador y se tienen los medios directos para ello.

Sector Aéreo

Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero: Está ubicado el departamento de la Paz (Municipio de Comalapa), a menos de 42 kilómetros de San Salvador, lo cual es equivalente a 40

minutos en carro, conectado con la capital, San Salvador, a través de una moderna autopista de cuatro vías.

El Aeropuerto es administrado por CEPA, y es el “hub” o sede del Transporte Aéreo Centroamericano. La terminal de pasajeros posee 17 espacios de estacionamiento, salas de espera, establecimientos comerciales, mostradores, área para reclamar el equipaje y las oficinas de las aerolíneas.

En Octubre de 2018, el Aeropuerto Internacional Monseñor Óscar Arnulfo Romero, fue reconocido con la norma ISO 9001:2015⁵⁴, que certifica que el aeropuerto cuenta con la infraestructura adecuada, así como la tecnología que brinde un servicio satisfactorio a los usuarios y la seguridad aeronáutica. Dicha certificación fue emitida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Meteorológica Mundial (OMM), quienes después de 38 años del funcionamiento del aeropuerto, lograron verificar que ha reunido los requisitos correspondientes para su operación de calidad. Conforme a esto, el reconocimiento tiene un período de vigencia de tres años, estableciéndose desde 2019 hasta 2021, y posterior a esto, serán sometidos a otras evaluaciones para determinar si han realizado importantes avances en la materia y otorgar nuevamente la certificación.

El país cuenta además con el Aeropuerto Internacional de Ilopango, que es un aeropuerto pequeño ubicado en las afueras de San Salvador. Actualmente está reservado para la aviación militar y el uso privado, pero se está considerando desarrollarlo como un centro regional de carga. La relevancia del mismo es nula en el campo del comercio exterior y hasta el

54 “Aeropuerto Monseñor Romero ya tiene acreditación internacional”, La Prensa Gráfica, 19 de octubre de 2018, acceso el 20 de noviembre de 2018, <https://www.laprensagrafica.com/elsalvador/Aeropuerto-Monsenor-Romero-ya-tiene-acreditacion-internacional-20181019-0052.html>

2018, no han presentado avances de las perspectivas planteadas con anterioridad.

Área terrestre

El país es una escala para viajeros y transporte de carga que va de Norteamérica a Sudamérica o viceversa. La Carretera Panamericana atraviesa por el territorio, conectando la capital, San Salvador, con las fronteras terrestres con Guatemala y Honduras. Otras importantes vías terrestres son la Carretera del Litoral, construida en los años 50, que corre paralela al litoral del Océano Pacífico y la Carretera Troncal del Norte, que conecta la capital con el departamento de Chalatenango.

Calles y Carreteras: Las mayores arterias son la carretera Panamericana (Ca1) y la Carretera al Litoral. La Carretera al Litoral corre principalmente por la costa del país atravesando Zacatecoluca en el departamento de La Paz y siguiendo por el departamento de Usulután. La Carretera Panamericana cruza el país desde la frontera de Guatemala hasta la frontera con Honduras, conectando las principales ciudades salvadoreñas: San Salvador, San Miguel y Santa Ana. Cerca del 60% de las calles y carreteras están pavimentadas y cerca de 2,600 kilómetros de estos caminos han sido reparados recientemente por el FOVIAL.

Los indicadores de infraestructura terrestre, a los que se hace seguimiento, muestran los esfuerzos por mantener las vías en buen estado y su importancia para la logística. Según el Informe de Competitividad Global 2017-2018, Nicaragua es el país con mejor red vial de Centroamérica con 4.3 puntos, sucedido por El Salvador con 4 puntos, Honduras con 3.8, Guatemala con 3.1 y Costa Rica con 2.6 puntos.

Los datos para los indicadores de infraestructura terrestre respaldan el trabajo realizado en el mantenimiento de la red vial nacional en buen estado y para reducir la que se encuentra en mal estado. De hecho, de 2016 a 2017, la red pavimentada categorizada como en mal estado tuvo una mejora de aproximadamente 0.29 %, por parte del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU).

Por su lado, el sistema Bus Rapid Transit (BRT) duplicó los pasajeros diarios promedio de un año a otro. Con el BRT se busca reducir los niveles de tráfico, mayor eficiencia y más ahorro en los costos de transporte. Esto da origen a formas alternas para poder desarrollar la infraestructura. Sin embargo, es importante destacar que para dichos avances viales, el medio ambiente ha sufrido daños a causa de la deforestación de diversas zonas para la construcción de carreteras; así mismo, gran parte de los contaminantes provienen de la preparación de los materiales utilizados en las obras.

El país forma parte de la cadena de países con las carreteras logísticas más importantes del Continente Americano, y por la cual se facilita el comercio regional, conocida como Carretera Panamericana, que atraviesa el país. Al norte se encuentra la Carretera Longitudinal del Norte, que fue negociada durante el período presidencial de Elías Antonio Saca (2004-2009) y finaliza su ejecución en el período presidencial de Mauricio Funes Cartagena (2009-2014), con fondos proporcionados por Estados Unidos de América a través de la MCC luego de firmar FOMILENIO I.

Carretera Panamericana

Esta carretera une 13 países del Continente Americano, partiendo desde el Estado de Alaska, ubicado en Estados Unidos de América, hasta Patagonia,

ubicado en la República de Argentina. Su construcción se remonta al Imperio Inca, quienes le llamaban “el camino del inca” y mencionado trayecto llegaba hasta la ciudad de Cuzco en Perú. Años después, se pretendió establecer una vía férrea por el Gobierno de Estados Unidos de América; sin embargo, la idea fue desplazada debido a que los países no lograron concluirla hasta que se reemplazó ese medio de transporte por el automóvil. Posterior a esto, se han construido aproximadamente 48,000 km de carretera, constituyéndola como la carretera más larga del mundo. Aun así, no se ha finalizado la obra ya que al Sureste de Panamá y Este de Colombia se encuentra una zona natural protegida, en la cual siguen planeando la toma de medidas para no dañarla y permitir que la carretera logre una conexión en esa área.

Carretera Longitudinal del Norte

La Carretera Longitudinal del Norte fue construida con un donativo de la MCC, con la cual se diseñó un tramo de 216 km por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) en la parte Norte, que conecta desde el departamento de Santa Ana hasta el departamento de La Unión. Este trayecto estaba contenido en un Plan de Conectividad, con la finalidad de dinamizar la economía de la zona norte del país, permitiéndoles facilidades comerciales ya que se presentaba como un área aislada de la zona central, conteniendo pocas carreteras que la conectarán con la ciudad capital. Esta carretera genera acceso a Honduras y Nicaragua, por la parte sur y este correspondiente a cada país. Es la segunda carretera con mayor importancia del país.

Se entiende entonces que, el incremento de la conectividad permite el desarrollo de infraestructura, y su incidencia en la reducción de costos logísticos, plantea una oportunidad de atraer inversión al país e impulsar el desarrollo descentralizado del capital. Contar con una red vial pavimentada,

en buen estado, con sistemas alternativos de transporte y leyes que fomenten la inversión en el sector construcción son factores relevantes para potenciar la competitividad nacional.

2.4 Modelo Educativo Gradual de Aprendizaje Técnico y Tecnológico

El proyecto de MEGATEC surge en el año 2004, durante el mandato del presidente Elías Antonio Saca, a través del Ministerio de Educación, como parte del plan 2021 de esta institución; tiene dentro de sus objetivos el aumento de la competitividad de la población para poder generar un clima de confianza de futuras inversiones extranjeras en el país. Sus principales ejes eran el aprendizaje de inglés como segundo idioma, Educación Superior, Ciencia y Tecnología, Especialización Técnica y Tecnológica y Acceso a Tecnología y Conectividad.

Para esto, se tomó de referencia el proyecto del Instituto Técnico Centroamericano (ITCA)⁵⁵, el cual es un Instituto de Educación Superior que forma técnicos, tecnólogos y licenciados. El proyecto de la construcción de otros centros técnicos se debió a la creciente demanda y poca especialización de capital humano para ejercer principalmente en áreas tecnológicas e industriales desde el bachillerato, para darle continuidad con la educación superior, contando con bases fundamentales en su aprendizaje. Posterior a esto, los jóvenes se integran en los programas de educación superior, siendo el complemento el ITCA, permitiendo su total especialización.

Este modelo, al ser un impulsor de la educación media, se encuentra bajo la tutela de ITCA-FEPADE. Es así, debido a que estas instituciones han

⁵⁵ “Que es MEGATEC”, Escuela Especializada en Ingeniería ITCA FEPADE, acceso 05 de noviembre de 2018, <https://apps.itca.edu.sv/ITCA/index.php/que-es-megatec>

generado buenos resultados, además de que eran proveedoras de educación pública, por lo que se estableció un asocio público privado con la Fundación Empresarial para el Desarrollo Educativo (FEPADE), grupo de empresarios encargados de promover la educación y especialización en el país, con la finalidad de aumentar la competitividad y producción.

2.4.1 Financiamiento

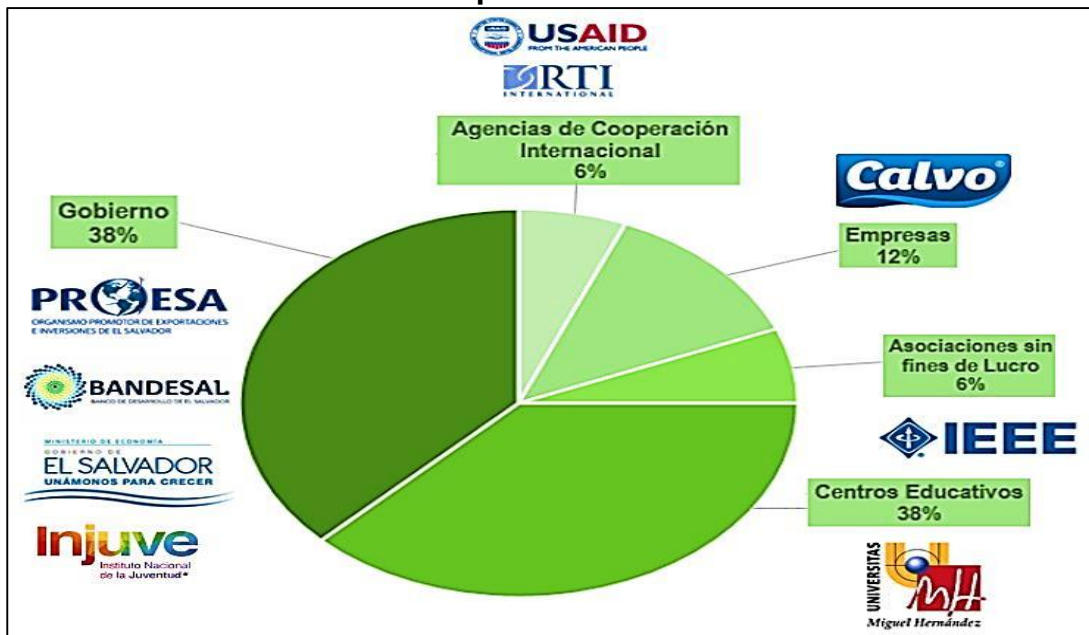
La inversión que se hace a esta institución proviene principalmente de fondos públicos. Sin embargo, se realizan gestiones para la atracción de inversión extranjera en educación, obteniendo resultados gratificantes. Su nuevo aliado y de gran importancia es USAID (United States Agency to International Development), relación establecida en 2013 y consolidada en 2017. Esta Agencia brinda cooperación técnica en cuanto al área de metalmecánica, presentándose como una industria innovadora en el país y que permitirá el incremento de la productividad y competitividad en los sectores de comercio y servicios⁵⁶.

Así mismo, recibe financiamiento no reembolsable por parte del Banco Centroamericano de Integración Económica. El último desembolso que se realizó fue por 1 millón de dólares estadounidenses a favor de la educación impartida por ITCA-FEPADE, dentro del programa de empleabilidad juvenil⁵⁷. Lo cual se esperaba fuera una inyección a la inversión de mano de obra capacitada efectivamente.

⁵⁶ “Se Firmó Convenio entre USAID e ITCA-FEPADE para Implementar las Carreras de Ingeniería en Desarrollo de Software y el Técnico en Energías Renovables”, ITCA-FEPADE, acceso 20 noviembre de 2018, <https://www.itca.edu.sv/2018/05/15/se-firmo-convenio-usaid-e-itca-fepade-implementar-las-carreras-ingenieria-desarrollo-software-tecnico-energias-renovables/>

⁵⁷ *Ibíd.*

GRÁFICO N°2: Principales Aliados de ITCA-FEPADE



Fuente: ITCA-FEPADE, "memoria de labores 2017", (San Salvador, El Salvador: ITCA-FEPADE, 2017)

En 2007, JICA financió el desarrollo de la infraestructura y equipamiento del MEGATEC La Unión, en la segunda fase de ejecución del proyecto de construcción y ampliación de esta sede. En esta fase se ejecutó la construcción de nueva infraestructura a un costo de US\$5.5 millones y la adquisición de mobiliario y equipo por un monto de US\$3.2 millones (FUSADES, 2008). Esta cooperación fue coherente con la política educativa pública y la política de reactivación económica de la zona oriental del país. En ese momento, se reportaba por parte del GOES una inversión millonaria para desarrollar el Puerto de La Unión, mediante un préstamo de cerca de US\$90.0 millones otorgados por el gobierno de Japón, con una contrapartida salvadoreña de alrededor US\$30 millones. Esta inversión en el puerto, llevó al MINED a proyectar la demanda del personal técnico que requeriría el

nuevo desarrollo de la zona oriental. En este marco, JICA se sumó al esfuerzo para implementar el MEGATEC La Unión⁵⁸.

Las obras físicas comprenden: dos edificios de tres niveles para las facultades de Ciencias del Mar e Ingeniería; un edificio de dos niveles para la carrera de Gastronomía, que incluye un restaurante; talleres para las carreras de pesquería y acuicultura, que incluye 3 estanques; edificios de mantenimiento y servicios; un auditorio multiusos con capacidad para más de 500 personas. Este MEGATEC tiene un costo total aproximadamente de US\$15.9 millones de los cuales el gobierno a través de un fideicomiso ha invertido \$8.1 millones, \$4.6 millones en conceptos de donación por parte del Gobierno de Japón y \$3.2 millones con fondos provenientes del ITCA⁵⁹. Una parte (\$10.1 millones) se destinó en inversión para la construcción y equipamiento y la otra (\$5.8 millones) para la elaboración de planes y programas de estudio, y otorgamiento de becas para los primeros becados del MEGATEC.

En cuanto a la incidencia de la tecnología en la productividad por parte de este programa, se deben analizar otros factores a fin de proveer al sector productivo el personal calificado y garantizar que los ciudadanos puedan insertarse en el sistema económico a través de la incorporación de las TIC en el currículo.

2.4.2 Tecnología

Los niveles tecnológicos utilizados en estos centros de educación media están desarrollados acorde a las capacidades requeridas por las instituciones

⁵⁸ Fundación para el Desarrollo Económico y Social, “Estudio de Desarrollo Industrial en Centro América”, (El Salvador: Agencia de Cooperación JICA, 2015), 207

⁵⁹ *Ibíd.*

y entidades que demandan el apoyo de técnicos, tecnólogos y licenciados. Es decir, la tecnología empleada es de alta calidad, permitiendo a través de simuladores, el aprendizaje de la operatividad de los distintos sistemas que componen esa cadena de producción. Cada especialización corresponde a la ubicación del centro de estudios medio, de acuerdo a las demandas realizadas de capital humano, conforme a la labor primaria de la zona, contribuyendo al desarrollo de la localidad. Por ejemplo, MEGATEC La Unión comprende un programa especializado en aduanas y logística, lo que pretende la creación de capacidades técnicas en los jóvenes para desempeñarse satisfactoriamente en esa área, debido a que su objetivo es laborar en el Puerto de La Unión Centroamericana para generar un incremento económico y mayor descongestionamiento del Puerto de Acajutla, además de que se encuentra mejor equipado con tecnología moderna.

De igual forma, siendo este un centro de estudios tecnológico, encaminan sus proyectos e investigaciones principalmente a la innovación y descubrimiento de las plataformas y sistemas de producción, con la finalidad de incrementar la competitividad nacional en el plano internacional.

2.4.3 Formación estratégica

El personal encargado de la educación media impartida dentro de las instalaciones de MEGATEC está regulado para brindar la calidad necesaria y proporcionar las competencias adecuadas en los estudiantes, para que posterior a su técnico, puedan continuar con sus estudios superiores y ejercer en las distintas instituciones que requieran sus servicios⁶⁰.

⁶⁰ “¿Quiénes somos?”, Instituto Especializado en Ingeniería ITCA FEPADE, Acceso el 05 de noviembre de 2018, <https://www.itca.edu.sv/quienes-somos>.

Dentro de las evaluaciones realizadas a la docencia que labora en el centro de estudios se encuentra una supervisión, realizada por una persona especializada en la temática y así mismo, en la pedagogía empleada con los estudiantes, a fin de que puedan comprender el contenido expuesto, para que posteriormente puedan realizar de manera exitosa sus prácticas. Otra forma de evaluación corresponde a los estudiantes, quienes mediante una plataforma plasman su opinión respecto a la enseñanza y contenido de los temas presentados. Cada una de estas evaluaciones se efectúa en intervalos de 6 meses.

2.4.4 Programas contenidos

Las sedes de MEGATEC como sus programas, están diseñados acorde a las capacidades o recursos con que cuente la zona, con la finalidad de desarrollar la economía local e impulsarla mediante estrategias e instituciones aliadas. MEGATEC cuenta con una Carrera de Aduanas y Logísticas, en donde los jóvenes se cualifican para ejercer en diferentes instituciones.

Las carreras técnicas son 27 y busca beneficiar y postular a gran parte de la población salvadoreña que desee obtener una especialización técnica: Técnico en Hardware Computacional; Técnico en Mantenimiento de Computadoras; Técnico en Ingeniería de Sistemas Informáticos; Técnico en Ingeniería de Redes Informáticas; Técnico en Gastronomía; Técnico Superior en Electrónica; Técnico Superior en Logística Global; Técnico en Gestión Tecnológica del Patrimonio Cultural; Técnico en Hostelería y Turismo; Técnico en Administración y Operación Portuaria; Técnico en Manejo Integrado de Recursos Costero Marinos con Especialidad en Acuicultura y Pesquería; Ingeniería en Desarrollo de Software; Ingeniería en Logística y Aduanas.

Conclusión

Este apartado explica en un primer momento el impacto y logros que tuvieron las dos gestiones anteriores al presidente Sánchez Cerén, se consideró importante retomar estos puntos para entender cómo ha evolucionado el tema de la movilidad y logística, la inversión que se realizó y entender aquellas necesidades productivas no cubiertas por dichas administraciones.

El país cuenta con un amplio marco legal regulatorio de acciones que implican la movilidad y logística, sin embargo, persiste el problema que no permite la atracción de inversión extranjera de gran manera, sino que industrias específicas, presentándose con trámites burocráticos que contribuyen a los incrementos de los precios del producto final, dejando que la economía nacional no tenga una fluidez adecuada para un crecimiento económico significativo.

Es importante la inversión tanto nacional como internacional en los distintos aspectos que conforman la cadena logística, comenzando desde la educación especializada en los nacionales, lo que permitirá una mano de obra capacitada que realice las funciones eficientemente. Pero todas estas gestiones deben de iniciar desde el Gobierno, quien en este último quinquenio ha demostrado ausencia en todos los aspectos de la vida nacional, propiciando un ambiente inestable tanto para los inversores como los empresarios locales. La última acción logística de este Gobierno para potenciar la zona costera, ha sido la ejecución de la Plaza Marinera, pocos meses antes de finalizar su mandato presidencial.

Sin embargo, esto no es suficiente para que el país se convierta en una zona logística regional competitiva. Se requiere de un incremento significativo en la modernización e innovación en el aspecto tecnológico, priorizando que la

actualidad está completamente inmersa en la globalización y cada día las barreras que aún han quedado pendientes, se van superando, para brindar una mejor calidad de vida a las personas que habitan en el mundo, pese a que gran parte de ellas no vean los cambios que se están generando ya que aspectos políticos y económicos no lo permiten.

Un reto del Nuevo Gobierno es acortar esas brechas, principalmente las del conocimiento especializado y técnico para toda la población salvadoreña, apoyando los programas existentes e impulsando nuevas oportunidades. Su plan ha denotado cierta complejidad que abarca los puntos centrales de la logística y las deficiencias que ésta tiene, proponiendo mejorar cada una de ellas.

CAPITULO III. RELACIONES ESTRATÉGICAS PARA EL LOGRO DE UN CRECIMIENTO ECONÓMICO: CASO COSTA RICA Y PERSPECTIVA EN LAS RELACIONES CON LA REPÚBLICA POPULAR DE CHINA

Costa Rica es un modelo de caso regional, debido al desarrollo logístico que ha presentado en las últimas décadas, siendo un país colindante con Panamá, un hub logístico regional y que su experiencia sobrepasa la de los países pertenecientes al bloque Centroamericano. Obtener un alto nivel logístico no depende únicamente de la movilidad, sino que incluye todos los ámbitos que componen una sociedad, así como sus instituciones, para que las acciones resulten exitosas. En este sentido, el Gobierno del Presidente Sánchez Cerén ha entablado una relación estratégica con la República Popular de China, de la cual se esperan múltiples beneficios y para ello, se analizan los perfiles de ambos países, así como un establecimiento de perspectivas sobre lo que puede llegar a resultar de esta nueva relación diplomática.

3.1 Caso Costa Rica: estrategia portuaria y logística

Costa Rica es un país que ha alcanzado un razonable crecimiento económico durante las últimas tres décadas mediante políticas que han abierto la economía a la competencia internacional, promocionado las exportaciones en muy diversos campos y logrando atraer importantes flujos de Inversión Extranjera Directa (IED). Estas políticas, en conjunto con otras políticas adoptadas por el país desde mitad de los años 1980's, han logrado una importante transformación productiva la cual se observa en la diversificación de las exportaciones (desde productos primarios a manufacturas de alta tecnología y servicios más sofisticados) y un crecimiento estable. Desde hace muchos años Costa Rica ha venido

implementado una estrategia de apertura comercial y política para apostarle al desarrollo, no es una novedad que se le considere como uno de los países más exitosos en Latinoamérica en los últimos años en materia de logística. Ha elaborado una estable base de mercado para la exportación de sus principales productos, con un acceso preferencial con múltiples países del mundo. Con más de 4,000 productos y su consiguiente impacto en la potencialidad de oportunidades para las empresas nacionales. Esto le ha hecho acreedor de un atractivo especial en la generación de inversión extranjera hacia mercados muy rentables⁶¹.

Se ha transformado de una economía que apostaba al monocultivo exportador y a la sustitución de importaciones, a una economía diversificada, con alta tecnología y basada en la innovación, que se encamina al desarrollo por medio de la apertura comercial, la mayor participación en los mercados mundiales y la atracción de inversión extranjera directa especialmente de alta tecnología y de servicios, con oferta de empleos de calidad.

Costa Rica, es un destino estratégico para la operación de empresas multinacionales en sectores como servicios, manufactura avanzada, ciencias de la vida y manufactura liviana diversa. A la fecha, suman más de 250 empresas de diferente tipo y tamaño a nivel que se han posicionado a nivel mundial, las cuales han elegido el país como un lugar para expandir sus operaciones. Costa Rica se convirtió en la locación preferida en Latinoamérica para las empresas líderes de la industria de alta tecnología que desean llegar a instalar nuevos proyectos de inversión.

⁶¹ Brandom Flores, "Empresas extranjeras siguen impulsando inversión y empleo en Costa Rica", La República.net, 03 Julio 2018, acceso 19 de diciembre de 2018, www.larepublica.net/noticia/empresas-extranjeras-siguen-impulsando-inversion-y-empleo.

Muchas de las más renombradas empresas a nivel internacional confiaron en el país para atender clientes internos y externos desde esta ubicación estratégica. La ubicación geográfica del país y los tratados comerciales negociados en los últimos años, permiten tener acceso a 2.5 billones de personas y 66% del PIB Mundial⁶².

3.1.1 Situación Social

Costa Rica es un país de renta media (11,320 dólares USD por habitante en 2019) con índices de pobreza muy inferiores a los de los demás países de la región durante las últimas décadas, marcadas por un aumento de la competencia económica mundial y por turbulencias regionales considerables.

Tabla N° 2: Desarrollo Humano Comparado

Población en pobreza	País								
Población que tiene un ingreso igual o inferior a la línea de pobreza y que, por lo tanto, no satisface sus necesidades básicas.	<i>(porcentaje)</i>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
	Belice								
	Costa Rica	24.2	24.8	23.5	23.3	24.6	23.6	22.9	22.1
	El Salvador	42.5	47.5	40.7	34.8	37.2	40.6	38.2	
	Guatemala		53.7			59.3			
	Honduras	66.2	67.6	71.1	70.1	68.2	68.7	65.7	68.9
	Nicaragua					29.6		24.9	
	Panamá	29.8	27.6	26.5	25.8	25.6	23.0	22.1	

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de Estadística de cada país. Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá, 2019.

⁶² "Clima de Negocios en Costa Rica", MEPRO Business Book, acceso 12 enero 2019, <http://www.crbusinessbook.com/content/clima-de-negocios-en-costa-rica>

La tabla muestra la línea de pobreza en el área Centroamericana, la misma indica los valores asimétricos entre cada país. Cabe resaltar que para el modelo de estudio se encontró que Costa Rica es el segundo país con mejor valoración en términos de satisfacción de necesidades básicas de la población, esto muestra ese avance que ha mantenido Costa Rica respecto a una mejora en la implementación de sus políticas públicas.

Costa Rica ha logrado mantener una estrategia nacional de desarrollo humano equitativo, basada en un sistema de servicios sociales y de acceso universal mucho más eficientes que el resto de la región.

3.1.2 Economía, inversiones y comercio

Costa Rica es un mercado de 4 millones de consumidores, el más industrializado de América Central. Su estrategia económica se basa en una economía abierta, con esfuerzos de diversificación y cuyo crecimiento medio está siendo del 4.3%⁶³.

Costa Rica ha logrado un importante bienestar y un buen crecimiento económico. El acceso casi universal a la educación, la atención médica y las pensiones han contribuido a que existan altos niveles de satisfacción en su calidad de vida. La pobreza, la desigualdad de ingresos y las desigualdades de género son bajas con respecto a los estándares latinoamericanos, aunque más regulares en comparación con las de los países de la OCDE. Además, existen deficiencias en algunos indicadores de bienestar, como el equilibrio entre el trabajo y la calidad de vida, la seguridad y los ingresos. Mediante la protección de su abundante biodiversidad y el desarrollo de fuentes de

⁶³ "Informe Crecimiento y Desarrollo Económico", Instituto Económico Costa Rica, Acceso 05 de febrero 2019, www.bccr.fi.cr/investigacioneseconomicas/crecimientoeconomico/TransformacionestructuralyproductividadsectorialenCR.pdf

energía renovables, en Costa Rica se ha establecido una industria de turismo ecológico y una marca verde de renombre mundial⁶⁴.

La apertura comercial y la inversión extranjera directa son parte integral del modelo de crecimiento de Costa Rica. Esto ha sustentado la transformación estructural del país de una economía basada en la agricultura hacia una economía con una estructura más diversificada e integrada en las cadenas globales de valor. Con base en estos logros, Costa Rica tiene la oportunidad de aumentar su especialización en los sectores que usan intensivamente las tecnologías mediana y altamente sofisticadas. Se proyectó un crecimiento importante de alrededor 3,7% para el 2018 y 2019⁶⁵: un entorno de baja inflación protegerá los ingresos de los hogares y las exportaciones se beneficiarán de la recuperación económica mundial. También se ha logrado que la inversión pública aumente desde sus niveles históricamente bajos, debido a los grandes proyectos de infraestructura que están en desarrollo.

Desde mediados de los años ochenta, los sucesivos Gobiernos han venido adoptando una política orientada al exterior, favoreciendo la inversión extranjera y la apertura de nuevos mercados a la exportación. Costa Rica ha firmado tratados de libre comercio con México, Chile, Trinidad y Tobago, República Dominicana y Canadá. El Tratado de Libre Comercio con la Comunidad del Caribe (CARICOM) fue aprobado en 2005 por la Asamblea Legislativa. Sin embargo, el precedente gobierno no logró que el Tratado CAFTA fuera ratificado por la Asamblea.

⁶⁴OCDE, Estudios Económicos de Costa Rica,(Costa Rica: OCDE, 2018), 26, <http://www.oecd.org/economy/surveys/Costa-Rica-2018-Estudios-Economicos-de-la-OCDE.pdf>

⁶⁵ Íbid, 26

Costa Rica mantiene acuerdos comerciales de protección recíproca de las inversiones con Alemania, Argentina, Canadá, Chile, China, Corea, España, Francia, Reino Unido, Holanda, Paraguay, República Checa, Suiza y Venezuela. Están en curso de negociación otros tratados con 18 países.

Además, Costa Rica es un miembro muy activo de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y uno de los países siempre presentes en las reuniones preparatorias de la Ronda de Doha. Ha prestado una valiosa contribución en ciertos asuntos como la facilitación del comercio, el trato diferenciado entre economías desarrolladas y economías en desarrollo, la competencia y el acceso a los medicamentos. Por último, Costa Rica participa activamente en los grupos Cairns y Colorado de la OMC y es uno de los 34 países que participan en las conversaciones sobre la creación de un Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA)⁶⁶.

Los flujos importantes de inversión extranjera directa (IED), favorecidos por contar con una población educada y un régimen favorable para la IED, han contribuido a la transformación estructural de Costa Rica de una economía rural y agrícola hacia una economía con una estructura más diversificada que se integra en las cadenas globales de valor (CGV). Esto ha permitido una expansión sostenida de la producción desde mediados de la década de 1980 (Rodríguez-Clare et al., 2001; Araujo y Linares, 2018). Las exportaciones de Costa Rica se concentran geográficamente en América del Norte y América Latina, especialmente en los Estados Unidos de América, el principal mercado de destino de sus exportaciones. Este modelo ha dado frutos, por ende la tasa de crecimiento promedio de Costa Rica supera la de los países

⁶⁶ Comisión Europea, “Costa Rica Documento de Estrategia País”, (Costa Rica: Comisión Europea, 2007), 12, http://eeas.europa.eu/archives/docs/costarica/csp/07_13_es.pdf

Centroamericanos exceptuando a Panamá y algunos otros de América Latina en general.

También ha habido un aumento en las exportaciones de servicios, reflejando un incremento en el sector turístico y en los servicios que requieren altos niveles de conocimiento (servicios profesionales y comerciales, y servicios de telecomunicaciones, computación e información).

Esta diversificación y transformación contribuye a la resiliencia económica y estimula la productividad y la convergencia de Costa Rica hacia el nivel que disfrutaban los países de altos ingresos. Si bien el país enfrenta el desafío de distribuir los beneficios de esta transformación de manera más amplia, está en el potencial para mejorar el bienestar de la población mediante la creación de empleos formales mejor remunerados.

3.1.2.1 Recuperación de la demanda externa

El crecimiento de las ventas externas de bienes ha sido acompañado por una concentración de los países receptores. Entre 2006 y 2017, las exportaciones a los diez principales destinos pasaron de representar el 67% al 79% del total⁶⁷. En ese período se amplió la participación de Panamá, con un aumento de las compras de preparaciones alimenticias, materias plásticas y manufacturas, y la de Nicaragua, con las exportaciones de sal, cemento, yeso, tierras y piedras.

En el caso de Bélgica destaca el dinamismo de los productos médicos, que pasaron del 3% al 50% del total de las exportaciones enviadas a esa nación. Este resultado tiene dos motivos: el incremento del número de empresas en

⁶⁷“Estadísticas de Centroamérica 2018”, acceso el 19 enero de 2019, PROCOMER, www.estadisticascentroamerica.estadonacion.or.cr/estadisticas-erca-2018.

zonas francas que producen esos artículos y el papel que juega Bélgica como hub logístico, al ser la puerta de entrada de muchas de las exportaciones dirigidas a varios países de la Unión Europea. El crecimiento del sector exportador es el resultado de mayores flujos comerciales, que a su vez se derivan, en parte, de las políticas y acuerdos que ha suscrito el país.

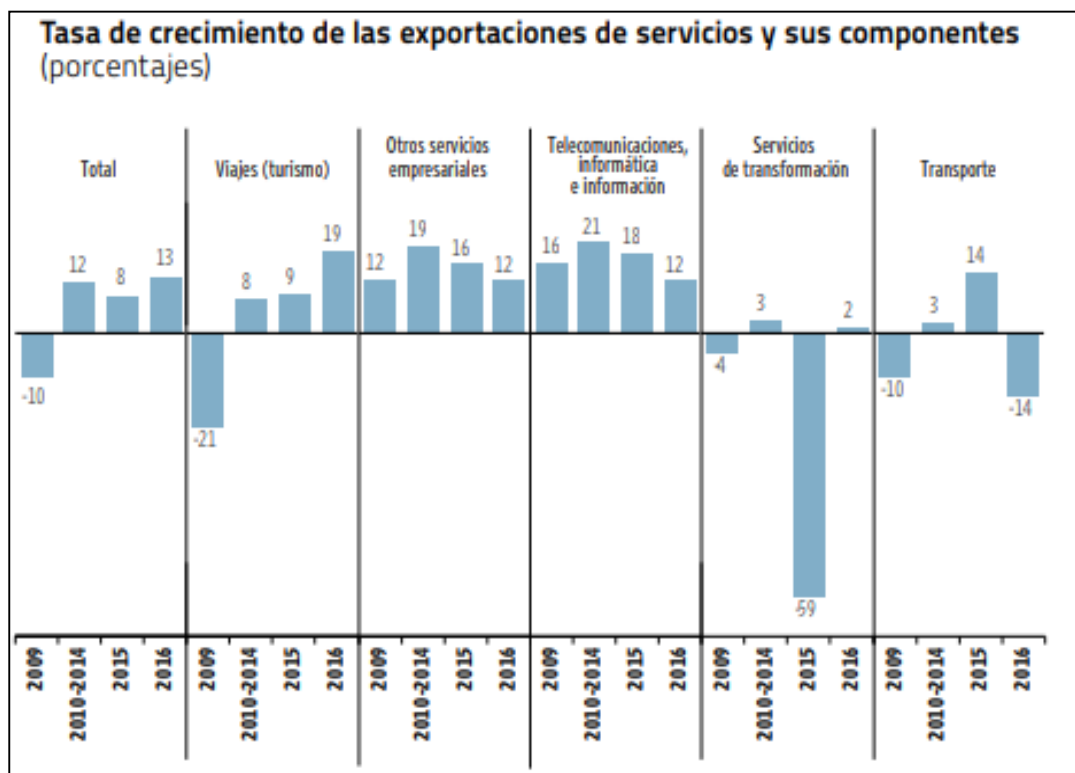
Los tratados de libre comercio (TLC) son instrumentos de política pública que pretenden no solo facilitar las ventas externas de bienes y servicios, sino también incrementar el consumo de productos extranjeros en el mercado nacional. Hasta 2016 Costa Rica había firmado catorce TLC que contemplan el intercambio de bienes con 49 naciones, lo cual significa que más del 80% de las exportaciones se destina a países con los que se han establecido acuerdos de este tipo⁶⁸.

La mayoría de los TLC también ha permitido diversificar las exportaciones dirigidas a cada socio comercial y disminuyó la concentración de productos vendidos, entre el año previo a la puesta en operación del respectivo tratado y el 2016. De acuerdo con Gamboa (2017), “para aprovechar los TLC se requiere una oferta exportable fuerte en términos de calidad y competitividad, que pueda ganar y sobre todo mantener espacios en los mercados internacionales.

Por ello los esfuerzos de promoción del sector exportador deben sustentarse en productos diferenciados y de alto valor agregado, lo cual demanda más inversión en innovación”.

⁶⁸ “Informe Estado de la Nación 2018, Oportunidades, estabilidad y solvencia económicas”, Pamela Jiménez Fontana, Eduardo Alonso, acceso el 19 enero de 2019, <https://estadonacion.or.cr/2017/descargas.html>

Gráfico N°3: Exportaciones de Costa Rica



Fuente: Banco de Costa Rica, "Memoria 2018", (Costa Rica: BCR, 2018) 13,

Estos datos muestran que, en Costa Rica aunque el crecimiento de las exportaciones contribuye al dinamismo económico, como ya se mencionó, su impacto ha sido muy fluctuante a lo largo del tiempo. En 2016, las exportaciones totales superaron a las importaciones en 612 millones de dólares, el mayor superávit desde 1999. En contraste con la volatilidad del comercio exterior, el flujo de dólares que aporta la inversión extranjera directa (IED) es menos variable, lo cual le genera al país mayor estabilidad con el sector externo. Pese a que en 2016 la IED se contrajo un 13%, significó un ingreso de 2.681 millones de dólares⁶⁹.

⁶⁹Ibíd. 19

3.1.2.2 Logística de puertos

El Puerto de Caldera: está ubicado la parte Sureste de la Bahía de Caldera, y al lado este del Golfo de Nicoya, localización que le permite amplia protección del fuerte viento y oleaje. A través de este puerto se mueven principalmente barcos de contenedores, granos y atuneros. Habrá que añadir que, este puerto está en un proceso de gestión para renovación, en el cual se espera invertir más de 150 millones de dólares⁷⁰.

Puerto de Puntarenas: Construido para la exportación de café y servicios ferrocarrileros en el año 1910. Actualmente dedicado al arribo de cruceros. Este puerto fue sometido en cuanto a sus operaciones e infraestructura al modo de concesión, tras el proceso de licitación solo el área de terminal de carga general, granelera y servicio de remolcadores presentaron oferentes, mas, la terminal de carga general y el área de servicios de remolcadores se encuentran en disputa, es decir bajo un proceso de apelación.

Puerto de Punta Morales: Construido por la Liga Industrial de la Caña de Azúcar (Laica) en el año 1973 para la exportación de azúcar. Todas sus facilidades son para uso exclusivo de la exportación de azúcar, aunque recientemente se ha utilizado para la descarga y carga de alcohol.

Puerto Quepos: El Puerto se utiliza para el atraque de barcos pequeños. Tiene oficinas de Aduana y Migración. Además, sirve principalmente para el atraque de embarcaciones comerciales, de turismo y de pesca artesanal.

Muelle de Cuajiniquil: Dedicado exclusivamente para la comercialización de pesca artesanal. Sirve de atraque para yates de turismo.

⁷⁰ Alexander Porras, Daniela Arce, “Modernización de Puertos en Costa Rica, Una Necesidad Latente”, (San José Costa Rica: Academia, 2014) 6, https://www.academia.edu/11447056/MODERNIZACION_DE_PUERTOS_EN_COSTA_RICA_UNA_NECESIDAD_LATENTE

Muelle de Golfito: Fue construido por la Compañía Bananera de Costa Rica en 1941, para llevar a cabo la exportación de banano, actualmente el Puerto sirve para la exportación de aceite de palma, de algunos productos agropecuarios, para la explotación pesquera artesanal, turismo y algunas actividades comerciales.

Puertos del Atlántico: La operación y administración de los puertos que se mencionarán a continuación, las lleva a cabo la Junta de Administración Portuaria y de Crecimiento Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) creada por Ley 3091 del 18 de Febrero de 1963.

Puerto de Limón: El Puerto original de Limón fue construido por la Compañía de Ferrocarriles "KEITH" en el año 1904 para la exportación de bananos. Este puerto fue ampliado y mejorado hasta 1968 cuando pasó a ser propiedad del Gobierno Central (MOPT).

El Puerto de Limón es parte de lo que se conoce como el "Complejo Portuario Limón-Moín", el cual se compone de dos puertos diferentes separados entre sí por seis kilómetros.

En los últimos años, el Puerto ha experimentado un incremento muy rápido de carga general, es el segundo más grande de Costa Rica. Asimismo, se utiliza por cruceros los cuales influyen grandemente en la congestión del puerto. El principal muelle del Puerto de Limón es el conocido como el "Proyecto Alemán". Tiene 420 metros de atracadero para atender 2 barcos con profundidades de -9 y -10 metros. La principal función de este muelle es como terminal de contenedores y uno de sus atracaderos se usa para el servicio de transporte con ruedas. Cuenta con un patio para almacenar 560

contenedores. Además se cuenta con el Muelle Nacional, Muelle Setenta y Muelle Metálico. Los atracaderos y la dársena están protegidos por un rompeolas de 630 metros de longitud, cuya estructura es de enrocamiento. Las principales cargas están constituidas por petróleo, fertilizantes y carga general de importaciones y bananos, café y otros productos agrícolas en exportaciones.

Puerto de Moín, la última gran apuesta

El Puerto de Moín fue construido originalmente por la refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE), para la descarga de petróleo importado de Venezuela. Las instalaciones portuarias las maneja La Junta de Administración Portuaria y de Crecimiento Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA). El Puerto tiene tres atracaderos, dos de ellos de multipropósito de 12 metros para la exportación de bananos y una terminal petrolera de 14 metros, para importar petróleo; que funciona también como terminal para banano y está equipado con un sistema de faja transportadora para la descarga de fertilizantes. En el caso portuario, en los últimos dos decenios del siglo XX, las exportaciones de Costa Rica, hacia el resto del mundo se multiplicaron y el número de turistas aumentó de gran forma con lo que en este período, las inversiones en estos sectores fueron mínimas.

Si bien, Costa Rica tiene como uno de sus principales Aliados a China Popular, en materia comercial esto no detuvo la oportunidad de agregar otros inversionistas privados en el tema de logística, producto de ello, la holandesa APM Terminals, del gigante marítimo Maersk, culminó en una obra de 885 millones de euros como parte de la estrategia para abrir una nueva terminal en Puerto Moín y poder competir con Panamá en la entrada de grandes buques. Son 40 hectáreas de una isla artificial, 1,000 millones de dólares (885 millones de euros) de inversión y una ambición: cambiar el tráfico

marítimo del Caribe. La multinacional holandesa APM Terminals, filial del gigante danés del transporte de carga por mar Maersk, invirtió en un complejo portuario que promete una revolución en el mercado carguero Centroamericano. Ubicado junto al estratégico Canal de Panamá, la nueva Terminal de Contenedores de Moín (TCM) permite el atraque de los buques de mayor calado que utilizan este punto del planeta para cruzar entre los océanos Atlántico y Pacífico.

Los inicios de las operaciones en la instalación, construida sobre una isla artificial frente a la playa Moín, en la provincia de Limón, comenzaron en noviembre de 2018, cerca de 8 años después de que el Estado costarricense entregase la concesión a APM Terminals, para su explotación durante tres décadas. Tras más de 10 años objeciones legales, presiones y expectativas del sector privado, y de dificultades técnicas que provocaron atrasos, la compañía holandesa inició ahora sus servicios con la promesa de generar “un cambio radical en una región estratégica”.

El proyecto tiene probados métodos y tecnologías que, permitirán a la terminal portuaria colocarse pronto como la más eficiente de América Latina y atraer o generar negocios que podrían impactar en las rutas actuales, sumando a esto la gran oportunidad de hacer negocios directos con China, la ruta de la seda que está causando previsiones exitosas.

Con esta nueva terminal privada, Costa Rica reducirá de 40 a 15 horas el tiempo promedio de atención de cada barco y podrá dar cabida, sin necesidad de trasbordo, a las operaciones de los buques denominados “postpanamax”, cuyas dimensiones de 320 metros de largo y 33 de ancho les permiten transportar hasta 8.000 contenedores en un solo viaje y no los 2.500 que caben como máximo en las embarcaciones que atracaban hasta ahora en Limón, es decir, se triplicarán los beneficios.

El acortamiento de los tiempos provocará, también, la reducción de los costes logísticos en el mercado local, y abrirá una alternativa para las navieras que optan hoy por el icónico Canal de Panamá, una colosal obra de ingeniería que redefinió el mapa mundial de la carga marítima a principios del siglo pasado.

Cuadro Nº 6: Mapa de Plataforma Logística Moín



Fuente: Datos de APM Costa Rica “Servicio de terminal de Puerto Moín”,

“Se convertirá en un hub centroamericano”, pronostica Engelstoft en referencia al mercado de productos frescos, la especialidad de la empresa holandesa, que maneja la tercera parte de ese trasiego a escala global.⁴ Moín podría servir de plataforma para la piña de la que Costa Rica es el principal exportador de este producto a nivel mundial. Pero también para productos médicos que requieren refrigeración y para el comercio de otros bienes. La empresa prevé aumentar en un 285% la cantidad de rutas que

llegan a Moín y capturar buena parte de los barcos que transitan por el Canal de Panamá⁷¹.

Tabla N°3: Exportaciones de Piña Tropical de Costa Rica

Exportaciones de piña tropical												
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 <i>estim.</i>	2017 <i>pronós</i>	2007-2016 Tasa de crecimiento promedio porcentaje %
<i>(miles de toneladas)</i>												
Total mundial	2 482	2 290	2 302	2 608	2 823	2 930	3 013	3 147	2 763	3 013	3 088	3.13
América Latina y el Caribe	1 796	1 654	1 781	2 002	2 098	2 195	2 237	2 388	2 114	2 345	2 325	3.68
Asia	370	348	273	326	407	451	487	501	440	462	490	4.97
África	191	169	138	139	142	131	139	107	82	79	125	-8.38
Costa Rica	1 447	1 372	1 459	1 716	1 799	1 894	1 944	2 132	1 819	2 019	1 938	4.52
Filipinas	304	279	222	261	326	350	389	408	361	393	387	5.23
Ecuador	108	86	101	101	95	64	57	61	72	96	105	-4.15
México	29	18	47	51	39	57	58	42	79	88	95	13.10

Fuente: Sabine Altendorf, “Perspectivas Mundiales De Las Principales Frutas Tropicales”, (Roma, Italia: Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, 2017)

3.1.3 Ventajas y desventajas competitivas

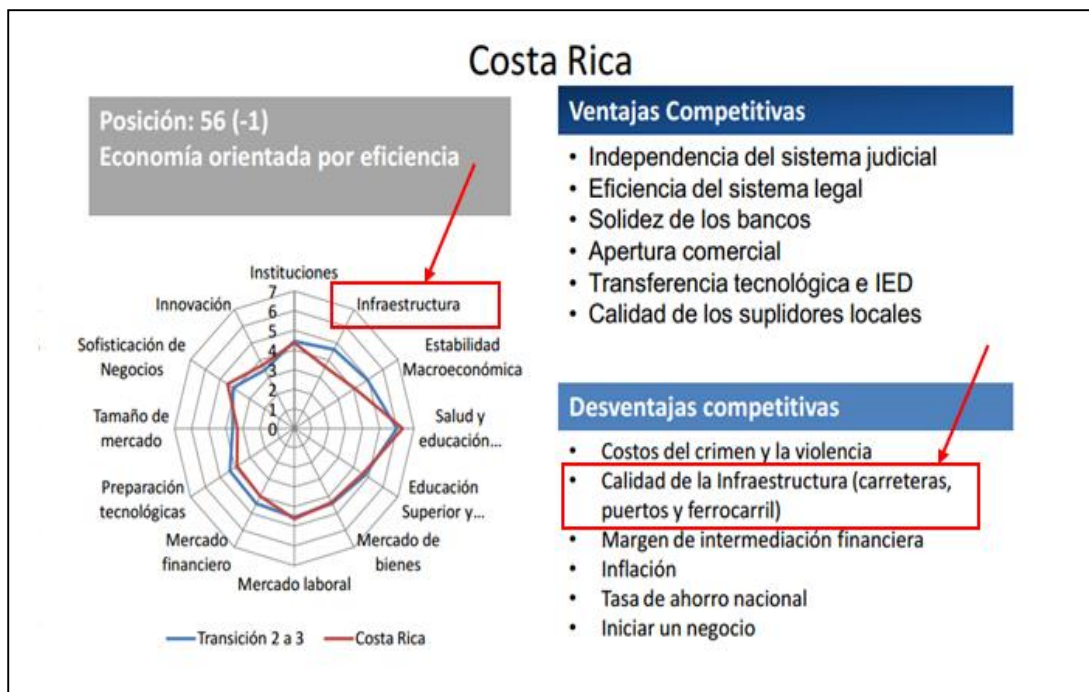
La posición estratégica de Costa Rica con respecto a los Océanos Pacífico y Atlántico brinda una infinidad de posibilidades de desarrollo y crecimiento en el campo de la logística, además de una exponencial generación de empleo, tanto en el Caribe costarricense como en la provincia de Puntarenas.

⁷¹ Informe país Central américo Data, Central América Data, accedo 07 de febrero de 2019, www.oecd.org/daf/competition/inequality-a-hidden-cost-of-market-power.htm.

Aunado a lo anterior, Costa Rica posee una ubicación privilegiada en Centroamérica, donde el flujo de tránsito terrestre de traslado de mercancías es abundante.

Logísticamente, el país se encuentra en un punto intermedio entre América del Norte y América del Sur, por lo que este factor podría representar un importante abaratamiento de costos en los movimientos terrestres de cargas y productos después de su arribo a los puertos.

Cuadro N°7: Panel Comparativo de Ventajas y Desventajas



Fuente: Informe sobre datos competitivos Costa Rica, 2016

Pese a que el país posee una innumerable cantidad de recursos que pueden potenciar su desarrollo y crecimiento económico, sus desventajas acrecientan la brecha con países que ofrecen productos y servicios semejantes a los que se brindan en Costa Rica.

Así mismo, la ventaja que posee la nación sobre otros países de la región latinoamericana, se hace cada día más pequeña debido al interés de los otros Estados del istmo en modernizarse, fomentar el desarrollo profesional de sus habitantes y el fortalecimiento de su estructura. Esto está afectando de manera significativa al país en el Índice de Garantía de la Competitividad (IGC). Cabe aclarar que con la llegada del nuevo puerto que es la gran apuesta como plataforma logística, dará un nuevo impulso a los índices de competitividad a mediano plazo, lo que adjudica la importancia de esta inversión.

En el futuro, el crecimiento se acelerará hasta acercarse al potencial, ya que la mejora de la demanda externa respalda las exportaciones, incluyendo los servicios turísticos y los servicios profesionales especializados, contribuyendo también a contener el déficit de la cuenta corriente. La baja inflación debería ser la clave para proteger el poder adquisitivo de los consumidores.

También se espera que la inversión pública se vea fortalecida debido a los proyectos de infraestructura pública en construcción, ya que se está pensando en una nueva inversión de parque industrial en la zona El Limón, donde se pueda fomentar la inversión turística.

La Marina Turística estará situada en 20 hectáreas, las instalaciones portuarias ubicadas en el cantón central de Limón y comprenderá una marina náutica y una seca, una zona comercial, residencial y un atracadero turístico. Por todo ello, se espera que el salto en competitividad portuaria de este país sea enorme, pasando a una de las cabezas regionales.

Tabla N°4: Logros y Retos de Costa Rica

Logros	Retos
Una tasa promedio anual de crecimiento de 5,5% durante los años 90 y de 3,7% en el actual milenio, superando tasa promedio de crecimiento para la región.	Apoyar más la integración a las cadenas globales de valor (CGV).
Un aumento anual promedio de 9% en el volumen de exportaciones de bienes de Costa Rica entre en 2016. En 2018, las exportaciones representaron 35,14%.	Promover vínculos entre empresas multinacionales y pequeñas y medianas.
Un eficiente proceso de liberalización del comercio con base en una reducción de los aranceles y la negociación de tratados de libre comercio, el desmantelamiento de un modelo de sustitución de importaciones y una política determinada para atraer IED.	Desarrollar más el capital humano y un mercado laboral basado en calidad.
Importantes reformas en el sector financiero y de servicios de telecomunicaciones	Aumentar los recursos financieros para innovación e investigación y desarrollo.
El impulso a favor de medidas armonizadas internacionalmente y procedimientos agilizados han apoyado claramente la competitividad de las empresas, productos y servicios del país.	Abordar la falta de logística e infraestructura adecuadas y reducir el déficit fiscal.

Fuente: Elaboración Propia Con Datos Banco De Desarrollo Costa Rica 2016

El reflejo de países exitosos en el área de logística a nivel global se muestra en potencias europeas y asiáticas (excluyendo Estados Unidos de Norte América), pero esto no es sinónimo de que en países latinoamericanos no existan naciones que le han apostado al desarrollo logístico como Chile, Panamá y Colombia, quienes se encuentran dentro del top 5 en Desempeño Logístico de Latinoamérica y El Caribe, estipulado en el informe lanzado por el Banco Mundial, Índice de Desempeño Logístico.

En la búsqueda de un modelo que se asuma características similares al país, se ha considerado a Costa Rica. Sumado al hecho de la coincidencia geográfica, este país ha logrado un consistente crecimiento económico durante las últimas tres décadas mediante políticas que han abierto la economía a la competencia internacional teniendo un alto desarrollo del flujo comercial.

Costa Rica ha logrado avanzar en materia de atracción de inversión extranjera directa, ocupando el segundo lugar de la subregión después de Panamá con un 22% según datos expuestos por la CEPAL en su informe denominado La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe 2019.

Costa Rica posee además grandes índices en referencia a la pobreza, lo que evidencia que la implementación de políticas económicas ha sido exitosa. La apertura comercial ha estado enfocada en la especialización de tecnología y la apuesta al desarrollo de grandes proyectos de infraestructura. Así como también a la apertura comercial de la región latinoamericana y el mundo que ha proyectado beneficios para el país. Además le ha apostado al ingreso de organizaciones internacionales y al regionalismo con países de América del Sur.

3.2 Perspectivas de la relación estratégica El Salvador-República Popular de China

3.2.1 Perfil Económico de El Salvador

Divisa: La moneda nacional de la República de El Salvador es el colón, pero durante el Gobierno del expresidente Francisco Flores se decidió que era conveniente establecer una paridad con el dólar para la realización de comercio exterior, dado que era la divisa utilizada internacionalmente para estas actividades. Sin embargo, esa paridad no logró consolidarse ya que la moneda nacional se devaluó y únicamente continuó en circulación el dólar estadounidense. Durante décadas, esta moneda ha sido la principal divisa hasta que economías emergentes comenzaron a posicionarse a nivel internacional, con una divisa igual de fuerte que el dólar estadounidense, conocida como Yuan (¥), moneda de curso legal en la República Popular de China, y emitida por el Banco Popular Chino, que en los últimos dos años se ha considerado proponerla como la nueva divisa de intercambio comercial internacional por la convertibilidad que ha presentado frente a las demás divisas.

“La divisa estadounidense se encuentra en una inesperada tendencia a la baja, aspecto que estaría asociado a las expectativas en torno a distintas variables coyunturales y mantendría vigilantes a los mercados. El dólar estadounidense ha dado un cambio de giro en su tendencia a partir de inicios de 2017, acumulando a febrero de 2018⁷² una caída promedio de 10.2% contra las principales monedas, con relación al nivel que mostraba en diciembre de 2016. Esto está ocurriendo aun cuando los fundamentos

⁷² Oficina de Planificación Estratégica, “*INFORME DE COYUNTURA ECONÓMICA Y NEGOCIOS 1 2018*”, (El Salvador, Banco Centroamericano de Integración Económica, 2018), 19

económicos sugerirían que la divisa debería mantenerse fuerte, puesto que las perspectivas de crecimiento son optimistas, los diferenciales de rendimientos de corto plazo favorecen al dólar, y la dirección de la política monetaria en EE.UU. apunta al alza de tasas.

Si bien no existen conclusiones categóricas, los resultados detrás de este fenómeno parecen estar asociados al efecto combinado de las expectativas, principalmente en torno a: i) el crecimiento económico y normalización de la política monetaria que tendrían lugar en el rumbo que están siguiendo las economías emergentes, entre ellas, China, Europa y Japón; ii) la evolución de las finanzas públicas en EE.UU.; y iii) las políticas de diversificación de reservas internacionales que podría tomar la divisa de EE.UU. en los próximos meses, dependerá en gran medida, de cómo evolucionen las perspectivas de crecimiento económico global. En ese contexto, los inversionistas estarán atentos a los cambios en las condiciones económicas, a fin de ajustar sus estrategias de inversión y diversificación de portafolios”.

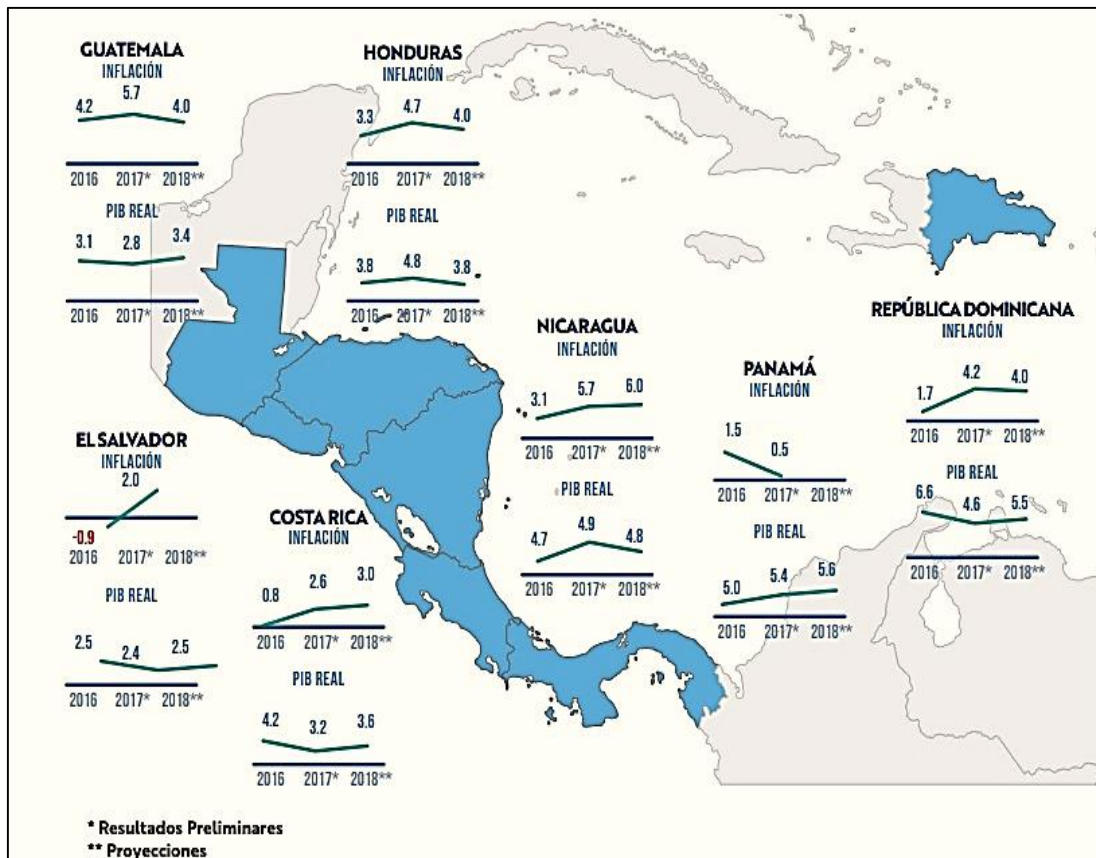
Para que el fortalecimiento de esta moneda se genere como se espera, principalmente en el país, para seguir comerciando internacionalmente ya que se depende de ella directamente, es importante estabilizar las áreas que se presentan en el siguiente mapa, como parte de las variables más influyentes.

3.2.1.1 La inflación

Como consecuencia de la baja del dólar estadounidense, se produce una inflación de los productos y servicios, es decir, un incremento expedito en los costos reales. En El Salvador esta situación se ha presentado como uno de los principales problemas de afección a la población salvadoreña respecto a la economía de cada una de las familias; específicamente en los alimentos,

bienes y servicios, así como un aumento, si no significativo, sustancial en bienes raíces. Es preciso mencionar que no se posee una estabilidad económica adecuada pese a la utilización del dólar estadounidense desde el año 2001, con lo que se pretendía que generara sostenibilidad por el valor que esa divisa representaba en determinado período, manteniendo a los habitantes del país a las expectativas de alza o reducción de la canasta básica⁷³.

Cuadro N°8: Tasa de Inflación Regional



Fuente: Banco Centroamericano de Integración Económica

⁷³ Oficina de Planificación Estratégica, “INFORME DE COYUNTURA ECONÓMICA Y NEGOCIOS 1 2018, (El Salvador, Banco Centroamericano de Integración Económica, 2018), 25

Por consiguiente, el alza de los precios del petróleo durante este año ha sido sumamente fluctuante, encareciendo la vida de las personas salvadoreñas ya que es el motor de la industria nacional, siendo materia prima para el funcionamiento de máquinas y el transporte, como parte del sector servicios. La inflación en la economía del país produce un incremento de la pobreza ya que los salarios no aumentan como los precios de los bienes y servicios que permiten la satisfacción de las necesidades básicas de la sociedad.

El cuadro muestra las diferencias en la tasa de inflación y de PIB real de los países Centroamericanos y República Dominicana teniendo el registro de los últimos 4 años, en los períodos de 2016 hasta 2018. Respecto a los países que mayor PIB real concentran para el año 2018 son Panamá en primer lugar, República Dominicana segundo, seguido por Nicaragua. Ahora bien en el análisis de las tasas de inflación, son Nicaragua, Honduras, Guatemala y República Dominicana los que más elevada tienen la tasa y por ende los peores calificados. Destaca que Panamá tenga un crecimiento tan estable.

Respecto a El Salvador muestra una mejoría en el aspecto de inflación ya que después de Panamá, es el que mejor evaluado se encuentra, debido a la moneda que es el dólar y por lo tanto tiene una mayor competitividad, lo que favorece para la atracción de inversiones. Como consecuencia de estos dos factores se produce el Producto Interno Bruto (PIB) que se presenta como la totalidad de bienes y servicios generados en un determinado período de tiempo.

El sector terciario ha obtenido un auge en su especialización, dejando relegados a los sectores primario y secundario, que de igual forma son importantes para un equilibrio en el país y la subsistencia de la población. Por ejemplo, durante este año, que corresponde a 2018, los agricultores

salvadoreños han expuesto la situación en la que los cultivos acorde a la época no generaron los resultados esperados debido a la sequía que existió y posterior a esto, se vieron afectados por lluvias constantes que sobrepasaron los niveles de agua requeridos por los cultivos, dejando la siembra sin frutos y las tierras utilizadas para esta actividad, erosionadas.

Tabla N°5: Índice de Precios del Consumidor

IPC General El Salvador Noviembre 2018						
	Interanual		Acum. desde Enero		Variación mensual	
IPC General [+]	1,1%		0,9%		-0,2%	
Alimentos y bebidas no alcohólicas [+]	0,5%		0,5%		0,3%	
Bebidas alcohólicas y tabaco [+]	1,1%		1,3%		-0,3%	
Vestido y calzado [+]	-1,5%		-1,7%		-0,1%	
Vivienda [+]	4,5%		4,1%		-0,7%	
Menaje [+]	-0,9%		-0,9%		0,1%	
Medicina [+]	1,0%		0,8%		-0,1%	
Transporte [+]	2,0%		1,3%		-1,3%	
Comunicaciones [+]	-0,6%		-0,5%		-0,1%	
Ocio y Cultura [+]	-0,9%		-0,6%		0,0%	
Enseñanza [+]	-0,6%		-0,6%		0%	
Hoteles, cafés y restaurantes [+]	1,8%		1,7%		-0,2%	
Otros bienes y servicios [+]	0,8%		0,4%		0,2%	
< IPC General 2018-10						

Fuente: Datos de Banco Central de reserva, IPC El Salvador, 2019

Sin embargo, pese a las proyecciones establecidas en la tabla anterior, el Índice de Precios de Consumo (IPC), para noviembre de 2018 obtuvo una reducción significativa en beneficio de la población salvadoreña, en las áreas más afectadas para los consumidores. Las variaciones más altas están relacionadas con vivienda, transporte, hoteles y restaurantes lo cual lleva a inferir en que la población tiende a tener una mayor preocupación por la seguridad. Lo preocupante es ver que las variaciones de consumo en ocio,

cultura, y enseñanza tengan porcentajes abajo del 1%, lo que podría interpretarse igualmente en poca capacidad competitiva a nivel productivo.

Este sector es uno de los que influyen de gran manera en la exportación de productos al mercado Centroamericano, satisfaciendo la demanda de las diversas poblaciones. Sin embargo, por hechos como el mencionado, es que el país decide importar los productos ya que lo producido dentro del territorio nacional no es capaz de cumplir con las exigencias internas, restándoles competitividad en el mercado exterior.

Uno de los factores que mantienen la economía salvadoreña además de la industria y la agricultura, son los servicios prestados dentro y fuera del territorio salvadoreño, los cuales aparte del monto recibido deciden invertir en negocios personales para poder reproducir el capital obtenido o construir sus propias viviendas, favoreciendo el sector terciario.

Tabla N°6: Producto Interno Bruto por trimestre constante

Categoría de Información y Componente de las NEDD	Unidad Descripción	Observaciones			%Variación respecto al mismo período del año anterior
		Fecha de la última información	Última información	Información del período anterior	
1 Agricultura, Caza, Silvicultura y Pesca	Millones de US\$	III-2017	727.18	700.35	6.13
2 Industria Manufacturera y Minas	Millones de US\$	III-2017	1338.85	1313.01	3.49
3 Electricidad, Gas y Agua	Millones de US\$	III-2017	128.46	126.54	2.38

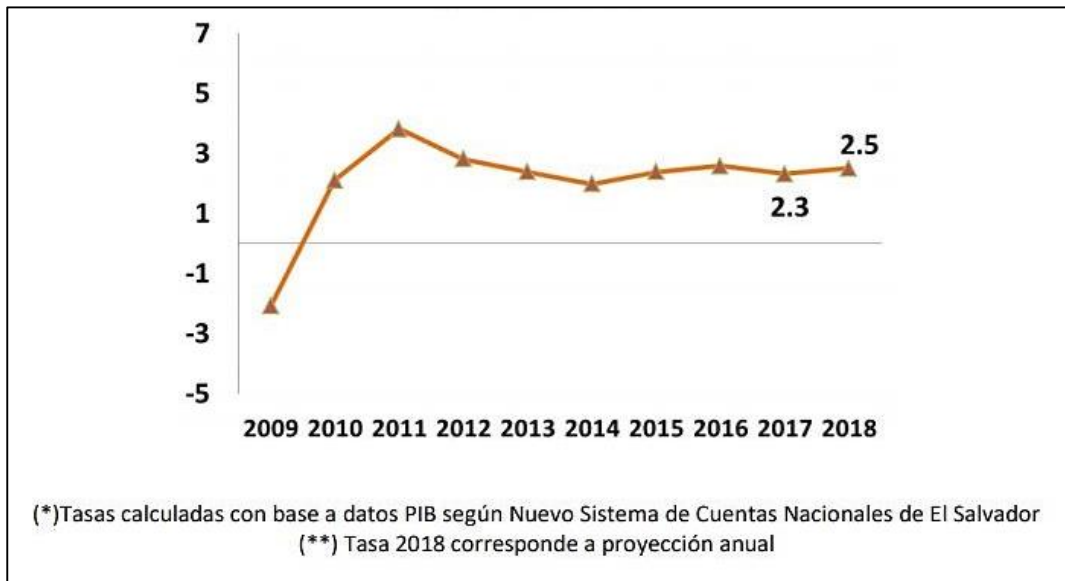
4 Construcción	Millones de US\$	III-2017	221.20	221.67	3.26
5 Comercio, Restaurantes y Hoteles	Millones de US\$	III-2017	1454.21	1444.38	4.93
6 Transporte, Almacenaje y Comunicacio nes	Millones de US\$	III-2017	516.78	523.85	2.02
7 Establecimie ntos Financieros y Seguros	Millones de US\$	III-2017	312.60	314.56	4.54
8 Bienes Inmuebles y Servicios prestados a las Empresas	Millones de US\$	III-2017	338.59	336.11	5.84
10 Servicios Comunales, Sociales, Personales y Domésticos	Millones de US\$	III-2017	591.26	585.48	4.44
11 Servicios del Gobierno	Millones de US\$	III-2017	601.43	594.73	1.70
12 Menos: Servicios Bancarios Imputados	Millones de US\$	III-2017	258.41	254.27	4.21
13 Más: Otros elementos del PIB	Millones de US\$	III-2017	551.59	561.54	3.17
14 PIB Precios Corrientes por sectores productivos	Millones de US\$	III-2017	6956.00	6888.83	3.83

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Central de Reserva

La tabla anterior muestra PIB nominal el cual, expresa el valor monetario de la producción de bienes y servicios de demanda final del país o de una región durante un período determinado que para este caso es el año 2017, con el nivel de precios existente en cada momento. Es por esta razón por la que se utiliza la expresión PIB a precios corrientes. La agricultura, servicios e inmuebles es el que representan una mayor variación. Por otra parte, Servicios del Gobierno, Alquiler de vivienda y transporte no superan el 3%, lo cual lleva a inferir la poca capacidad en logística en la parte productiva.

“Durante el año 2018, se preveía que el crecimiento económico del país fuera de 2.5%, representando un mayor impulso económico, inducido tanto por la demanda interna como por las mejoras esperadas en el crecimiento económico de Estados Unidos, que podría alcanzar 2.7%.

GRÁFICO N°4: Crecimiento Económico de El Salvador



Fuente: Banco Central de Reserva de El Salvador

La gráfica muestra el crecimiento económico del país en los últimos 10 años, siendo interpretado que en el año 2009 la economía estaba en decadencia

con una cifra de -3 puntos, teniendo un repunte de +4 en 2011 y una estabilización del 2% en los últimos 7 años.

El bajo crecimiento del país se ha traducido en una moderada reducción de la pobreza. Medida por la línea de US\$5.5 por persona por día, la pobreza disminuyó del 39 por ciento en 2007 al 29 por ciento en 2017.

Tabla N°7: Deuda Externa de El Salvador

Transacciones	Saldo a fin de mes o de año						Crecimiento Anual
	2014	2015	2016	2017	Oct-2017(p)	Oct-2018(p)	Oct-2018(p)
1 Deuda Pública Total	15691.24	16586.42	17558.22	18372.72	18034.78	18994.84	5.32
1.1 Sector Público No Financiero	11712.50	12233.76	12619.66	13043.33	12779.33	13383.91	4.73
1.1.1 Gobierno	11117.90	11541.24	11861.64	12038.25	11918.06	12429.70	4.29
1.1.1.1 LETES	328.41	793.91	1072.56	745.83	699.28	795.65	13.78
1.1.2 Resto Del Gobierno General	163.51	187.86	185.13	175.29	169.46	171.03	0.93
1.1.3 Empresas Públicas No Financieras	431.09	504.66	572.89	829.80	691.82	783.18	13.21
1.2 Sector Público Financiero	3744.24	4196.46	4725.76	5177.39	5083.35	5487.21	7.94
1.2.1 Del cual FOP:	3040.04	3478.71	4015.94	4573.61	4453.54	4921.53	10.51
1.3 Banco Central De Reserva	234.50	156.20	212.80	152.00	172.10	123.72	-28.11
2 Deuda Externa Pública	8959.46	8789.22	9317.16	9675.32	9675.39	9584.52	-0.94
2.1 Sector Público No Financiero	8512.90	8423.17	8829.03	9289.02	9257.38	9230.32	-0.29
2.1.1 Gobierno Central	8124.50	8011.76	8378.01	8697.12	8761.36	8669.45	-1.05
2.1.2 Resto Del Gobierno General	16.40	16.90	20.40	20.30	20.10	17.93	-10.81
2.1.3 Empresas Públicas No Financieras	372.00	394.51	430.62	571.60	475.92	542.94	14.08
2.2 Sector Público Financiero	212.06	209.86	275.33	234.30	245.91	230.48	-6.28
2.3 Banco Central De Reserva	234.50	156.20	212.80	152.00	172.10	123.72	-28.11
3 Deuda Interna Pública (Total)	6731.78	7797.20	8241.06	8697.40	8359.39	9410.33	12.57
3.1 Sector Público No Financiero	3199.60	3810.60	3790.62	3754.31	3521.95	4153.59	17.93
3.1.1 Gobierno Central	2993.40	3529.49	3483.63	3341.13	3156.70	3760.25	19.12
3.1.2 Resto Del Gobierno General	147.11	170.96	164.73	154.99	149.36	153.10	2.51
3.1.3 Empresas Públicas No Financieras	59.09	110.15	142.27	258.20	215.90	240.24	11.27
3.2 Sector Público Financiero	3532.18	3986.61	4450.43	4943.09	4837.44	5256.74	8.67
3.2.1 Del cual FOP:	3040.04	3478.71	4015.94	4573.61	4453.54	4921.53	10.51

Fuente: Datos del Banco Central de Reserva de El Salvador

El país tiene múltiples deudas con países como Estados Unidos de América y Japón, y de instituciones como el Banco Mundial (BM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), quienes financian proyectos. La deuda externa representa un 76.3% del PIB anual, lo que impide que dicho crecimiento sea importante y que genere un cambio en la calidad de vida de las personas, propiciando que se mantenga dentro de los mismos niveles económicos e incluso menores a los esperados, ya que los plazos para saldar las cuotas acordadas deben de cumplirse y otorgar la cantidad estipulada por el acreedor en su totalidad. Para ello, parte de los impuestos que recauda el Estado se direccionan a esa deuda, por lo que la tasa de impuestos sea una de las más altas de la región, con un 13% sobre el valor de bienes y servicios adquiridos, promoviendo una inflación superior al resto de países que componen Centroamérica y los Estados Unidos de América. El país, en décadas no ha logrado un superávit económico, es decir, que el país no cuenta con un excedente monetario posterior a la satisfacción de todas las obligaciones con las que debe cumplir.

3.2.1.2 Comercio Exterior

El país entabla Tratados de Libre Comercio (TLC) con otros países con la finalidad de obtener beneficios para sus productos. “Los Tratados de Libre Comercio buscan acuerdos para eliminar los aranceles a los productos originarios de socios comerciales, así como también para exportaciones a esos mercados, estableciendo reglas claras para el intercambio comercial de los productos y de materias primas en beneficio de productores nacionales. También se establecen mecanismos que solucionen cualquier controversia que surja en el comercio de los productos y servicios o en las inversiones, a fin de proteger los derechos sobre las marcas en cada uno de los mercados de socios comerciales. Con el propósito de consolidar la inserción internacional de El Salvador en los mercados externos y ampliar las

oportunidades económicas para los sectores productivos nacionales, el país ha puesto en vigor nueve Tratados de Libre Comercio (TLC) con países y/o regiones, tales como: Centroamérica, Estados Unidos de América, Unión Europea, México, Colombia, República Dominicana, Chile, Panamá y Taiwán.”⁷⁴

El Ministerio de Economía se encarga de fomentar la productividad a través del apoyo a empresas medianas y pequeñas (PYMES), así como incentivos fiscales para empresas establecidas dentro del país, ya sean nacionales o extranjeras, contribuyendo a incrementar el sector industrial, para aumentar las exportaciones en beneficio de la economía salvadoreña.

Sector Primario

El sector primario, consta de la agricultura, que históricamente fue el sustento del país al ser el sector que más aportaba a la economía salvadoreña, siendo los productos de mayor exportación el café, azúcar y algodón. Actualmente, esa situación ha cambiado debido a los daños que han sufrido los suelos y aunado a esto, los efectos del cambio climático generan grandes pérdidas anuales, tanto para los productores como para la economía salvadoreña, ya que los cultivos no generan productos en su totalidad, perdiendo parte de éstos, y evitando así la satisfacción de la demanda interna y externa.

“Según el Banco Central de la República (BCR), el sector agropecuario creció en 2012 un 3,5% lo que implicó una fuerte recuperación tras la caída del 2,5% en 2011, este crecimiento se debió en gran parte al buen resultado de los cultivos en dicho año. En 2013 el PIB agropecuario tuvo un crecimiento negativo de un 0,4%, debido principalmente a la caída de la

⁷⁴ “Tratados Comerciales”, Ministerio de Economía de El Salvador, acceso 23 de enero de 2019, <http://www.minec.gob.sv/tratados-comerciales/>

producción de café por el efecto de la roya, recuperándose en 2014 con un incremento en este sector del 2,7%. En toda la región centroamericana los factores climáticos y desastres naturales son una constante a tener en cuenta; así en 2009 el huracán Ida generó fuertes pérdidas en café, granos básicos y caña de azúcar; posteriormente la depresión tropical 12-E 6 sufrida en 2011 volvió a afectar los cultivos del país, así como la cosecha de 2012/2013 se vio fuertemente afectada por el hongo de la Roya (Roya del Cafeto), variables por las que se vienen registrando tasas negativas en el crecimiento del sector.”⁷⁵

Sector Secundario

Este sector corresponde a la industria, siendo la sobresaliente la industria manufacturera, que principalmente son inversiones de empresas extranjeras que han decidido radicar en el país, por los beneficios como incentivos fiscales que obtienen por parte de los diversos Gobiernos. Este sector utiliza el segundo lugar en la obtención de un crecimiento económico del país, siendo superado por el sector terciario. Sin embargo, desde hace unos años este sector ha decaído en la generación de empleos para población salvadoreña, propiciando un mayor índice de pobreza para las personas que buscan trabajo, ya que requiere cierto grado de tecnificación a lo que no todos tienen acceso, para poder operar en estas empresas.

En esta rama, el producto que comúnmente se exporta según el Banco Central de Reserva para enero de 2019, son las prendas de vestir que provienen de la industria manufacturera, instaladas principalmente por la República de China taiwanesa con mano de obra salvadoreña. En estas industrias se produce o ensamblan los productos, y se venden por mayor o

⁷⁵Oficina Económica y Comercial de España, “INFORME COMERCIAL DE EL SALVADOR”, (San Salvador, El Salvador: Oficina Económica y Comercial de España, 2015), 5

consumo final a empresas que distribuyen bajo su marca, incrementando los costos y el impuesto del Estado.

Sector Terciario

El sector terciario es mejor conocido como el sector servicios, y a su vez ocupa el primer lugar en atracción de crecimiento económico para el país. Es el área que genera más empleos, principalmente para jóvenes sin título universitario que desean obtener sus propios ingresos económicos o que ya poseen título, pero están satisfechos laborando en esas áreas. Un ejemplo de esto son los llamados “Call Center” que el requisito es conocer el idioma inglés u otro idioma, sin necesidad de una certificación proporcionada por un centro de estudios superiores. Por otro lado, existe el área logística que se encarga de la movilidad de bienes y servicios de importación y exportación hacia el resto de los países, que requieren un alto grado de tecnificación para desempeñarse en estas labores. Durante el mandato del ex presidente Mauricio Funes Cartagena y el actual presidente Salvador Sánchez Cerén, esta área se ha impulsado lentamente, el país cuenta con una baja cantidad de personal cualificado para ejercer esas funciones, lo cual dificulta promover al país como especialista en el sector terciario.

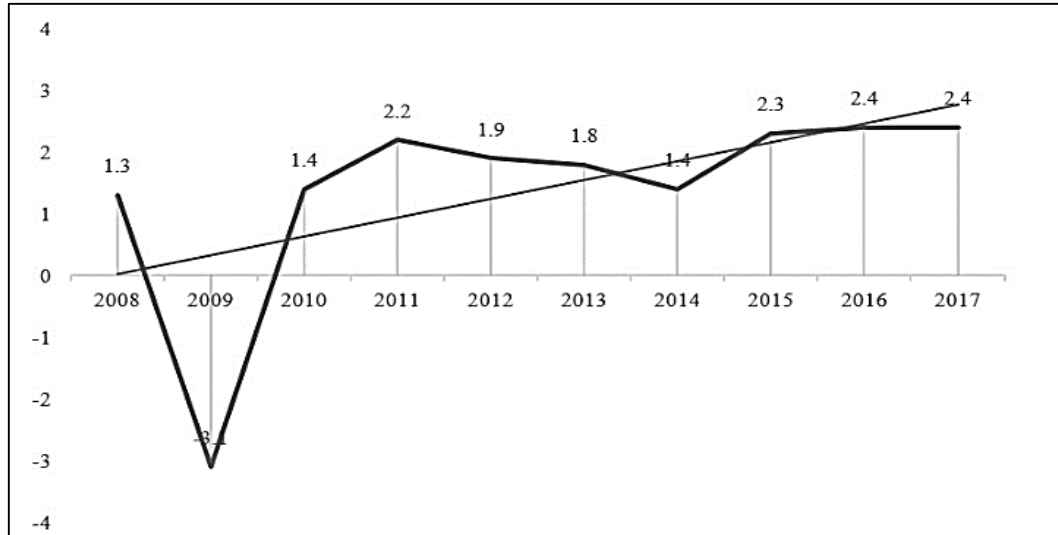
Se deduce que, el país actualmente no tiene una condición económica estable debido a diversos factores, como la inflación de productos internacionales y la deuda externa; si bien la economía crece un poco durante el año, en las estadísticas refleja un déficit por las deudas que siguen pendientes, así como la poca exportación que se genera en los tres sectores del país, recordando décadas pasadas donde la agricultura era la apuesta principal del país, se puede notar la poca apuesta al sector servicios. La gráfica muestra que los niveles de crecimiento actualmente se le están apostando al sector manufacturero y a la construcción que si bien son

rentables, no genera una diversificación de la economía. El Gobierno debe buscar fortalecer las tres áreas, manteniendo un equilibrio para poder satisfacer la demanda nacional e internacional.

3.2.2 Perspectivas Diplomáticas con la República Popular de China

Desde que se busca la apertura comercial de la economía a finales de la década de los 80's e inicios de los 90's, se han tomado medidas en busca de mejorar la productividad y se ha insistido estar siempre enfocados a la dinámica económica globalizada. Por ejemplo, a partir de 1995, el país pasó a formar parte de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y por ende sus relaciones comerciales con sus socios, desde entonces, están sujetas a este marco normativo.

Gráfico N°6: Crecimiento Producto Interno Bruto El Salvador, 2008-2017



Fuente: Datos tomados del informe 2018 del Banco Central de Reserva de El Salvador

En la búsqueda de atracción de Inversión Extranjera Directa (IED), se crearon leyes como la Ley de Inversiones, Ley de Fomento de la Producción Empresarial, y más recientemente la Ley de Asocios Público Privado e incluso el proyecto de ley de Zona Económica Exclusiva, con el objetivo de

incrementar la productividad y competitividad, promover la generación de empleos y las exportaciones, para impulsar el crecimiento económico por muchos años, tal como se muestra en la gráfica.

En el último quinquenio, el Gobierno ha implementado una nueva política que busca fortalecer la estructura productiva con la que cuenta. Esta política tiene sus orígenes en el Gobierno de Funes, con la entrada en vigencia de la Ley de Fomento de la Producción, cuyo objetivo es “el fortalecimiento y apoyo a los sectores productivos, acorde a las reglas que rigen el comercio mundial, con la finalidad de promover la viabilidad, productividad, competitividad y sustentabilidad de las empresas en el mercado nacional e internacional, contribuyendo así a la generación de empleos dignos y al crecimiento económico y social del país.”⁷⁶ A partir de dicha ley, se creó el Sistema Integral de Fomento de la Producción Empresarial (SIFPE) cuyo comité en diciembre de 2013 aprobó el plan de trabajo 2014 ⁷⁷.

Esta nueva política está relacionada con la hoja de ruta del plan quinquenal del gobierno del presidente Sánchez Cerén y el cumplimiento de sus objetivos se plantea que sea de manera constante hacia el año 2024. Como principal objetivo busca “Fortalecer los sectores productivos con ventajas comparativas reveladas (VCR) identificados durante las consultas sectoriales para su adecuada inserción en el mercado internacional y/o el potencial para expandir la base productiva nacional, mediante la aplicación de medidas de política de tipo horizontal y vertical que potencien ventajas competitivas con el propósito primordial de estimular la generación de empleo formal, la

⁷⁶ Ley de Fomento de la Producción (El Salvador: Asamblea Legislativa, 2011) artículo 1

⁷⁷ Banco Central de Reserva, “Política de Fomento, Diversificación y Transformación Productiva”, (San Salvador, El Salvador: Banco Central de Reserva, 2015), 17 https://www.centrex.gob.sv/scx_html/INFOCIEX%20Abril-Junio%202015.pdf

producción nacional, la expansión de las exportaciones con contenido tecnológico y la diversificación de mercados y productos.”⁷⁸

En ese sentido, el gobierno del presidente Sánchez Cerén tomó medidas que fueran consecuentes con los objetivos que la PFDTP establece, de manera que el recién establecimiento de relaciones diplomáticas con China Popular puede representar oportunidades con tales objetivos ya que esto “implica el inicio de conversaciones para la firma de acuerdos de diversa índole.”⁷⁹

La República Popular China por su parte, desde hace unas décadas hizo importantes reformas de apertura en su economía y como consecuencia de ello ingresó a la OMC en el año 2001. Actualmente es la segunda economía más grande del mundo, al mismo tiempo que es “considerada como el principal exportador y el mayor mercado turístico del mundo, donde su Gobierno hizo una importante inversión para lograr modernizar su industria, desarrollar su infraestructura y emplear a buena parte de su población activa.”⁸⁰El comercio mundial actualmente tiene una influencia significativa de la economía china, ya que ese país es un importante consumidor e importador de materia prima y también uno de los principales exportadores de manufacturas.

Este aumento en la demanda China de materias primas puede ser aprovechado, pese la poca diversidad de la oferta exportable que posee, para mejorar sus exportaciones tanto en volumen como en ingresos.

Es innegable que China se ha consolidado como una de las economías de mayor incidencia en la economía mundial. La apertura económica, al país

⁷⁸ *Íbid.*

⁷⁹ Miguel Lazo, “El Salvador – China: ¿Una alianza comercial conveniente?”, *Revista Realidad y Reflexión*, n48 (2018) 125,

⁸⁰ *Ibid.* 127

asiático le ha permitido el alto crecimiento de su PIB, ha ido en la misma dirección de la política exterior que ha implementado, ya que “aplica una política exterior independiente de paz, cuyo objetivo fundamental radica en la defensa de la paz mundial y la promoción del desarrollo común.”⁸¹ Este desarrollo común que China promueve en el exterior le ha permitido establecer, en el ámbito comercial y de cooperación, importantes acuerdos con los países latinoamericanos, ya que la demanda y la capacidad de financiamiento que tiene la economía de aquel país representa oportunidades de expansión de mercado, de inversión y de financiamiento para los países de la región latinoamericana, debido a “la diversificación de inversiones a través de las empresas multinacionales, el acceso a un mercado sumamente enorme y con necesidad de consumir recursos y la negociación de proyectos de cooperación que permitan la construcción de carreteras, ferrovías y préstamos relacionados(...)”⁸²

Con una economía en constante crecimiento en la última década, China se ha mantenido procurando el buen desarrollo de su estrategia comercial en la región latinoamericana. Con su participación como Observador Permanente en la OEA y con la creación del Foro CELAC-China (FCC), se ha establecido importantes acuerdos que se proponen, entre otros objetivos, el buen desarrollo e incremento de las relaciones comerciales entre China y los países de la región, tomando como un elemento fundamental una cooperación integral y pragmática que esté “caracterizada por la igualdad, el beneficio mutuo y el desarrollo compartido”⁸³. Este marco de cooperación fue

⁸¹ “China y el mundo”, Embajada de la República Popular China en la República de Colombia, acceso en abril de 2019. <http://co.china-embassy.org/esp/zggk/cym/t224201.html>

⁸² Miguel Lazo, “El Salvador – China: ¿Una alianza comercial conveniente?”, 128

⁸³ “La Franja y la Ruta promueven la cooperación China-AL y el Caribe”, Grupo Milenio, acceso en mayo de 2019, <https://www.milenio.com/opinion/qiu-xiaoqi/columna-qiu-xiaoqi/franja-ruta-promueven-cooperacion-china-al-caribe>.

establecido con la Primera Reunión Ministerial en enero de 2015, en la que se aprobó el Plan de Cooperación 2015-2019. Este Plan implementaría una “*Cooperación práctica 1+3+6*”, la cual prioriza una sola planificación de cooperación entre China, América Latina y el Caribe (es decir que se busca converger la cooperación bilateral y multilateral en un solo tipo de cooperación); cuyos motores son el comercio, la inversión y el financiamiento; y establece seis áreas prioritarias que son: infraestructura, tecnología informática, cultura, industria manufacturera, energía y recursos, innovación científica y tecnológica.⁸⁴

Este Plan de Cooperación se extendió hasta el 2021, luego de que se realizara la II Reunión Ministerial del FCC. En la declaratoria conjunta se dejó establecido la voluntad de los Estados miembros, de seguir fortaleciendo los lazos de cooperación: “Destacan los resultados preliminares del Plan de Cooperación 2015-2019, enfatiza la importancia de avanzar en su ejecución y convenimos la ampliación y actualización del Plan de Acción Conjunta de Cooperación en Áreas Prioritarias entre los Estados miembros de la CELAC y China hasta 2021, en el marco de las áreas sectoriales que se han venido trabajando desde 2015(...)”⁸⁵

Las áreas priorizadas en el Plan de Cooperación, pueden representar una importante oportunidad en diferentes áreas que pueden fortalecer su economía, incluyendo por supuesto, la oportunidad que puede tener en cuanto a inversión en Infraestructura, Inversión Extranjera Directa, inversión

⁸⁴ “Documento sobre la Política de China Hacia América Latina y el Caribe”, Foro China-CELAC, acceso en mayo de 2019, http://www.chinacelacforum.org/esp/zywj_4/t1418613.htm

⁸⁵ “Declaración de Santiago de la II Reunión Ministerial del Foro Celac-China: Celac-China: trabajando por más desarrollo, innovación y cooperación para nuestros pueblos”, Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, acceso 16 mayo de 2019, <https://www.cancilleria.gov.co/newsroom/news/declaracion-santiago-ii-reunion-ministerial-foro-celac-china-celac-china-trabajando>

en sistemas tecnológicos, en mejora de capital humano, etc. Tal como se establece en el acuerdo multilateral emanado del Foro CELAC-China. De ser así, indudablemente se vería mejorada la plataforma logística y por ende su competitividad en dicha materia.

En el caso de China, se ha mejorado el nivel de vida de los habitantes de ese país en las últimas décadas, lo cual se hace evidente en la capacidad de consumo que éstos tienen; pero el aumento en la capacidad de consumo conlleva a un aumento en las importaciones tanto de materias primas como de productos de consumo. A partir de esta realidad, el país asiático ha tenido la necesidad de buscar fuentes de aprovisionamiento, que indudablemente los países latinoamericanos los son, para suplir la demanda de materias primas y de energía, para mantener los niveles en su productividad.

Esta dinámica ha venido a hacerse evidente en los índices comerciales de Latinoamérica con el gigante asiático, de manera que la CEPAL ha advertido el importante incremento del comercio entre ambas partes (Latinoamérica-China) en los últimos años: “Según nuestras estimaciones, el comercio entre la región y China se multiplicó por 22 veces entre 2000 y 2013 y en 2017 alcanzó los 266.000 millones de dólares. Esto significa un avance del 53% respecto de la meta a 7 años para alcanzarla”⁸⁶; haciendo referencia a que “durante la primera reunión del Foro CELAC-China se adoptó el Plan de Cooperación 2015-2019 donde se fijó la meta para alcanzar un intercambio comercial de 500.000 millones de dólares en 2025.”⁸⁷ Con estas afirmaciones, CEPAL busca incentivar a los países de América Latina y El

⁸⁶ “CEPAL destaca la relevancia y oportunidad de estrechar los vínculos entre China y América Latina y el Caribe”, Comisión para América Latina, acceso 29 enero de 2019, <https://www.cepal.org/es/comunicados/cepal-destaca-la-relevancia-oportunidad-estrechar-vinculos-china-america-latina-caribe>

⁸⁷ *Ibíd.*

Caribe acerca de la oportunidad de aprovechar la capacidad que tiene el gigante asiático.

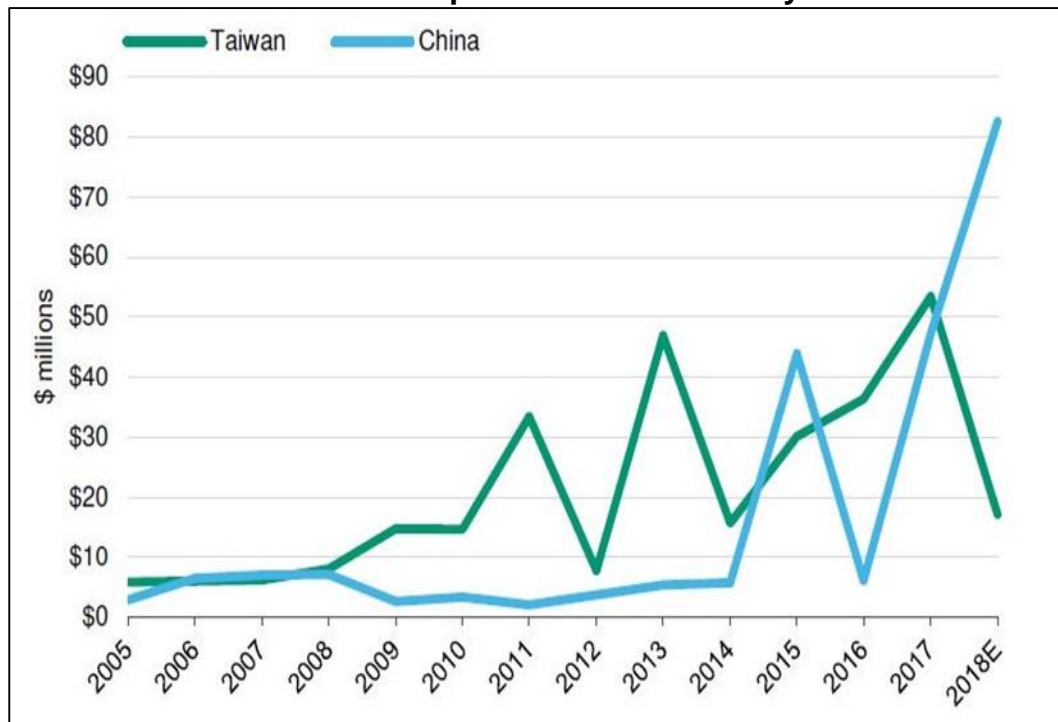
La región Centroamericana en los últimos años ha buscado convertirse en un proveedor más ante la demanda china. Actualmente, la región ha tenido un giro hacia el mantenimiento de relaciones más profundas con el gigante asiático; varios de los países actualmente mantienen relaciones diplomáticas con China y esto ha derivado en un incremento del comercio regional con el país asiático, tal como lo demuestran los datos de la CEPAL mencionados anteriormente.

Costa Rica fue el primer país de la región en iniciar relaciones diplomáticas con la República Popular China en el 2007, lo que ha significado un mayor acercamiento económico y político con el gigante asiático. Para el año 2010 estos dos países firmaron un acuerdo de libre comercio y esto devino en incremento en las exportaciones de Costa Rica hacia China.

3.2.2.1 Relaciones Comerciales con la República Popular de China

Aun cuando las relaciones diplomáticas entre El Salvador y la República Popular China son recientes, ambos países han mantenido constantemente relaciones comerciales que, pese a que no existían las de índole diplomática, los índices comerciales entre las dos naciones han mostrado un constante crecimiento tanto en las exportaciones como en las importaciones de ambas partes. De manera que el gigante asiático se ha ido posicionando como el mayor destino de las exportaciones salvadoreñas, comparado con el valor de las exportaciones hacia Taiwán en la última década (desde antes que El Salvador rompiera relaciones con esta nación).

Gráfico N°7: Exportaciones a Taiwán y China



Fuente: tomada del Banco central de Reserva de El Salvador 2018

La gráfica muestra que el flujo comercial con estos dos países asiáticos ha dado un giro. Primero en el Caso de Taiwán, que había sido uno de los principales socios cooperante en las últimas décadas debido a la visión estratégica de gobierno, cayó linealmente en el año 2018. Por otra parte, la gráfica muestra que las relaciones económicas con China Popular se han incrementado vertiginosamente desde el año 2016. Lo cual lleva a deducir el cambio estratégico de la política exterior y comercial con estos países.

Con el anuncio que hiciera el Gobierno del presidente Sánchez Cerén en agosto de 2018, referente a que se establecían formalmente las relaciones con China Continental, es probable que los índices del comercio entre ambos países sigan en aumento, representando cambios significativos que pueden ser aprovechados para beneficio del país, ya que puede haber mayores

oportunidades de financiamiento. Según la calificadora de riesgo Moody's la "perspectiva de mayor financiamiento de infraestructura en El Salvador vía la Nueva Ruta de la Seda de China, es positiva para efectos crediticios del país centroamericano debido a que el gasto gubernamental está restringido por las ajustadas finanzas públicas"⁸⁸; además, esta calificadora sostiene que aunque el comercio entre Taiwán y El Salvador probablemente disminuya, las perspectivas de un mayor financiamiento para infraestructura por parte de China continental, será positivo para el país centroamericano.

También, el Banco Central de Reserva (BCR), por medio de su presidente, el Dr. Óscar Cabrera manifestó las expectativas para el año 2019 "se proyecta un mayor crecimiento económico debido a las oportunidades que se abren con esta nación, dentro de las cuales se pueden mencionar: la diversificación de mercados y aumento del comercio, inversión en infraestructura, educación, oportunidades de financiamiento, transferencia tecnológica, entre otros". Además se tiene una visión muy optimista acerca de las oportunidades de aprovechamiento de nuevos mercados que la apertura de las relaciones pueda traer para la economía salvadoreña.

⁸⁸ "Calificadora de riesgo afirma que relaciones entre El Salvador y China serán positivas", Secretaría de Participación, Transparencia y Anticorrupción, acceso 08 abril de 2019, <https://www.transparenciaactiva.gob.sv/calificadora-de-riesgo-afirma-que-relaciones-entre-el-salvador-y-china-seran-positivas>

Conclusión

El Gobierno del Presidente Salvador Sánchez Cerén, ha materializado la idea de convertir al país en una Zona Logística en su Plan Quinquenal 2014-2019, como una sucesión al Plan del ex presidente Mauricio Funes, quien planteó que para el año 2024 el país ya sería reconocido como tal; sin embargo, se puede determinar que el país aún no cuenta con los requerimientos necesarios para convertirse en una plataforma logística de competitividad mundial.

La visión de los mandatarios, principalmente del actual, no es lo suficientemente amplia para impulsar un proyecto tan complejo como ese. Esto es así porque durante años, la única transformación que se ha dado en logística es la construcción del Puerto de La Unión, que pretendía contribuir al incremento y eficiencia del comercio exterior; sin embargo, se convirtió en una deuda millonaria adquirida con el Gobierno de Japón, ya que el Gobierno del presidente Salvador Sánchez Cerén no obtuvo ofertas de licitación, siendo este un saldo pendiente al igual que su predecesor.

La infraestructura es reducida, lo que genera un bajo nivel de competitividad frente a los demás países de la región, ya que solo hay un puerto hábil para el comercio exterior, uno para la pesca y uno sin operar; mientras que la infraestructura de los países centroamericanos restantes destina sus actividades principalmente para el comercio exterior. Si bien es cierto que las dimensiones geográficas del territorio favorecen este aspecto, no se ha explotado, limitándolo a escasas instalaciones logísticas. Aunándose a ello, el país es el único de la región que no cuenta con salida al mar en el Atlántico, pero compensando este hecho se podrá suponer que a través de un Canal Seco se trasladarán los productos desde Puerto Barrios o Puerto

Cortés en Guatemala hacia el Pacífico por medio de los puertos que se tienen.

Dentro de esta infraestructura debe de existir la tecnología avanzada en logística, trátase de plataformas para la agilización de trámites, sistemas de revisión, entre otros; sin embargo, esto sería posible si se recibiera la adecuada inversión extranjera, pero no se tiene las condiciones necesarias para ello pese a que el marco normativo contenga una serie de leyes facilitadoras de comercio, aunque no adecuadas para atraer inversionistas extranjeros, debido a que mayoritariamente ampara a ciertas industrias en determinados lugares, aislando a los demás.

Sumando a eso, la inseguridad por la situación de violencia, lo que afecta el presupuesto de las empresas que desean operar internamente. Otro de los mayores problemas es la burocracia basada en la mala administración de las diversas instituciones gubernamentales, lo que genera un aumento de los costos e incremento de los tiempos, que reduce la competitividad de productos frente a los demás países por los elevados costos de adquisición para consumidor final.

El país cuenta con avances en la materia, pero no los suficientes para ser una plataforma logística competitiva. Es importante establecer planes a mediano plazo para desarrollar todas las áreas del país y no seleccionar determinadas regiones que necesiten modernización logística.

CONCLUSIONES FINALES

El objetivo de este trabajo de grado era determinar las acciones estratégicas que el gobierno debe tomar para lograr una mejora productiva en el área de movilidad y logística y en la consolidación de una plataforma logística regional, con lo cual se han encontrado hallazgos que responden al logro de este, con lo que se concluye:

El aumento de las capacidades logísticas del país requiere mejoras en la infraestructura, de acuerdo a los estándares internacionales, que contribuya a la unidad territorial y facilite la conectividad y movilización tanto local como regional de personas, bienes y servicios para minimizar los costos operativos del comercio y ser un país más atractivo al inversionista.

Las acciones gubernamentales para el aprovechamiento de las ventajas competitivas y comparativas del país, necesitan ser estratégicamente planeadas conjuntamente con el sector privado local, para fortalecer el empresariado nacional e impactar positivamente a la población mediante la maximización de la oferta laboral que contribuye al crecimiento productivo del país.

En ese sentido, las medidas que los gobiernos en turno han tomado, no han tenido mayor trascendencia a largo plazo; no ha habido una adecuada explotación de la infraestructura, la cualificación del capital humano sigue siendo baja y por lo tanto esto no permite aprovechar al máximo las zonas industriales.

Las gestiones gubernamentales durante décadas se encaminaron a impulsar el sector agrícola, lo que después de las recesiones económicas y desastres

naturales dejaron de ser la mayor inversión del país, fue con la llegada del ex presidente Alfredo Cristiani que se planteó la posibilidad de enfocar al país en el sector terciario o de servicios.

Durante los períodos presidenciales posteriores, se impulsó la idea de convertir al país en un Centro Logístico de Distribución Regional pero los esfuerzos no han focalizado esa idea. Por ejemplo, se han suscrito tratados de libre comercio y de inversión, pero no en todos se dedican sus negociaciones o cláusulas a la logística sino mayormente a la negociación de productos y lo más significativo es que no se están obteniendo los beneficios esperados.

El Gobierno del Presidente Salvador Sánchez Cerén trató de cierta manera en continuar con la idea de convertir al país en una zona logística a nivel de movilización terrestre, implementado tecnología para mejorar los procesos aduanales. En el Plan Quinquenal ha dado continuidad al Plan Quinquenal del expresidente Mauricio Funes, en el que se planteó que para el año 2024 el país fuera reconocido como centro logístico regional. Sin embargo, durante años, la mayor transformación que se ha dado en materia logística portuaria es la construcción del Puerto de La Unión, que pretendía contribuir al incremento y eficiencia del comercio exterior y que más bien se ha convertido en una deuda millonaria y que desde su construcción no ha generado rentabilidad.

Debido a la infraestructura reducida con que cuenta el país, la proyección de hacerla una plataforma logística regional, se ha visto opacada debido al bajo nivel de competitividad frente a los demás países de la región. Sólo se cuenta con un puerto hábil para el comercio exterior, uno para la pesca y uno

sin operar plenamente; mientras que la infraestructura portuaria de los países vecinos centra sus actividades principalmente en el comercio exterior.

Las dimensiones geográficas del país representan un aspecto muy favorable, pero no ha sido dotado con la infraestructura adecuada, la implementación tecnológica necesaria, la inversión extranjera idónea estratégica y el desarrollo humano esperado que permita atender las exigencias de la globalización.

A pesar de que el país cuenta con un importante marco regulatorio que pretende generar confianza y atracción al inversionista, no se termina de generar las condiciones idóneas que éstos necesitan para preferir invertir en territorio salvadoreño antes que en los países vecinos.

En el actual gobierno se ha invertido menos del 1 % del PIB en factores como inversión e investigación al desarrollo, factores como la baja inversión en investigación y desarrollo, lo que ha obstaculizado que se mejore el acceso a nuevas tecnologías, indispensables para superar los obstáculos burocráticos al libre comercio y el mejoramiento de los costos en los productos y servicios transfronterizos. La baja inversión en investigación y desarrollo también obstaculiza que la industria local mejore su competitividad considerablemente; y tal situación desencanta a los grandes inversores puesto que la industria local no tiene capacidad de responder a tales exigencias, lo que conlleva a una ralentización del proceso de la cualificación del recurso humano del país.

Si bien el país no tiene aún las condiciones necesarias en infraestructura ni en recurso humano para poder establecer una plataforma logística a nivel portuaria, aérea y terrestre conjunta, que pueda diversificar el sistema productivo a corto plazo, se puede demostrar que el país si tiene las

condiciones geográficas para poder apostarle a largo plazo a este rubro. Para ello, primeramente es necesario encontrar las alianzas estratégicas que deseen invertir en movilidad y logística.

China sigue siendo una incógnita a mediano y largo plazo, puesto que sus inversiones son consideradas de alto riesgo por el costo político que este puede causar con países claves con los cuales se tienen relaciones, como el caso de Estados Unidos de América, sumada a la incertidumbre causada por las guerras comerciales actuales y esto podría decantar la no inversión de China Popular en El Salvador. En la investigación, queda demostrado que pueden existir ventajas en cuanto a inyecciones económicas, incluso una posible concesión portuaria porque este país está buscando expandirse geopolíticamente a través de tratados y rutas comerciales, y el país está siendo una de esas rutas geográficas convenientes para la potencia asiática. Quedará en el análisis de los gobiernos venideros la valoración de la búsqueda de inversión con este país que representa actualmente la segunda mayor economía del mundo.

RECOMENDACIONES

Para lograr el establecimiento de una plataforma logística es necesario pasar por una transformación económica al sector servicios. Llevar esto a cabo no es una tarea fácil y se deben establecer bases sobre las cuales se pueden llevar. A nivel de movilidad y logística, existen diferentes formas de apostarle a este rubro, puede ser vía terrestre, aérea y marítima.

Por lo tanto, se recomienda que sea apuesta de lleno a uno de estos rubros, pues si se tienen la capacidad terrestre se debe mejorar el tránsito de carga de contenedores. Esto requerirá inversión en tecnología aduanal, puesto que solo las condiciones de liberación económica son insuficientes, si no se tiene la agilización necesaria en tramitaciones, no servirá de nada las cuotas especiales que se puedan implementar. Por ello, la modernización en el servicio aduanal será vital para comenzar a construir un país focalizado en la tercerización y comenzar a competir a nivel mundial de una forma específica, esto mejorará la elección del país como ruta logística, como Costa Rica que ha logrado establecer una red articulada siendo un país con características geográficas similares y ha logrado establecer una política de movilidad que ha mejorado tiempos y por ende beneficios en el desarrollo de su economía.

En la investigación se encontró que el puerto de La Unión reúne las condiciones infraestructurales para poder funcionar a un corto plazo como una estación de contenedores. No se puede desaprovechar la oportunidad de tener una estación con capacidad para miles de contenedores y que podrían funcionar como centros de distribución. En la actualidad se tiene esta infraestructura en abandono, por lo que se recomienda establecer primeramente un diagnóstico que indique la posibilidad y potencialidad del puerto La Unión en la actualidad. Si bien a nivel portuario es complicado se

pueda hacer una licitación a corto plazo, se pueden crear primero las estrategias de su funcionamiento terrestres y luego desarrollarlo a nivel marítimo. El funcionamiento de este puerto tendría repercusiones inmediatas en la zona oriental del país, como un polo de desarrollo, puesto que se demostró que existen instituciones dedicadas a formar capital humano, el problema ha sido que no ha habido inversión y por lo tanto, ese talento humano ha quedado en el olvido y no ha podido generar al país lo que su potencial indica. Por ello, se insta a considera la posibilidad como una oportunidad a corto plazo y que esta pueda generar empleos, productividad y atracción a la inversión nacional y extranjera.

BIBLIOGRAFÍA

Libros

- Comisión Europea. “Costa Rica Documento de Estrategia País”. Costa Rica: Comisión Europea. 2007.
- Cumbre Empresarial de las Américas. “Infraestructura, Logística Y Conectividad: Uniendo A Las Américas”. Washington, Estados Unidos de América: Banco Interamericano de Desarrollo. 2015.
- Fondo del Milenio II. “FOMILENIO II Más inversión, menos pobreza”. San Salvador, El Salvador: Fondo del Milenio de El Salvador. 2015.
- Fundación para el Desarrollo Económico y Social. “Estudio de Desarrollo Industrial en Centro América”. El Salvador: Agencia de Cooperación JICA. 2015.
- Góchez Sevilla, Roberto. “¿Por qué no ‘aprovechamos’ el TLC con Estados Unidos?”. San Salvador, El Salvador: FUNDE. 2015.
- Lazo, Miguel. “El Salvador – China: ¿Una alianza comercial conveniente?”. San Salvador, El Salvador: Universidad Francisco Gavidia. 2018.
- OCDE. “Estudios Económicos de Costa Rica”. Costa Rica: OCDE. 2018.
- Oficina de Planificación Estratégica. “INFORME DE COYUNTURA ECONÓMICA Y NEGOCIOS 1 2018”. El Salvador: Banco Centroamericano de Integración Económica. 2018.
- Oficina Económica y Comercial de España. “INFORME COMERCIAL DE EL SALVADOR”. San Salvador, El Salvador: Oficina Económica y Comercial de España. 2015.
- Porras, Alexander; Arce, Daniela. “Modernización de Puertos en Costa Rica, Una Necesidad Latente”. San José, Costa Rica: Academia. 2014.

- Rozas Balbontín, Patricio; Jaimurzina, Azhar; Pérez Salas, Gabriel. “Políticas de logística y movilidad: Propuestas para una política de movilidad urbana eficiente, integrada y sostenible”. Santiago, Chile: Naciones Unidas. 2015.
- Sánchez, Ricardo, Et. Al. “Inversiones en infraestructura en América Latina, Tendencias, brechas y oportunidades”. Santiago, Chile: Naciones Unidas. 2017.
- Sobrino, Jaime. “Competitividad Territorial: Ámbitos e Indicadores de Análisis”. México: Centro de Estudios Demográficos y Urbanos de El Colegio de México. 2003

Trabajos de Graduación

- Gallegos Cadena, Sandra Sofía. “Modelo Sostenible de Plataforma Logística para Racionalizar la Circulación del Transporte Pesado en el Distrito Metropolitano de Quito”. Tesis de Maestría. Universidad Central de Ecuador, 2016.
- Ramírez Cuellar, Steven Antonio Et. Al. “LA POLÍTICA EXTERIOR DE EL SALVADOR URANTE LA ADMINISTRACIÓN DE ELÍAS ANTONIO SACA Y CARLOS MAURICIO FUNES, SU ORIENTACIÓN, INTERESES, LOGROS Y AVANCES. ESTUDIO COMPARATIVO, PERÍODO 2004-2014”. Tesis de pregrado. Universidad de El Salvador, 2017.
- Varela Villazón, Isabel Margarita. “Importancia de los Centros Logístico y sus efectos sobre la competitividad territorial”. Tesis de Maestría. Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá, 2010.

Fuentes Hemerográficas

Periódicos Digitales

- Gómez René. “Aeropuerto Monseñor Romero ya tiene acreditación internacional”. La Prensa Gráfica, 19 de octubre de 2018. Acceso el 20 de noviembre de 2018, <https://www.laprensagrafica.com/elsalvador/Aeropuerto-Monsenor-Romero-ya-tiene-acreditacion-internacional-20181019-0052.html>
- Flores, Brandon. “Empresas extranjeras siguen impulsando inversión y empleo en Costa Rica”. La República.net 3 Julio 2018. Acceso 19 diciembre de 2018. www.larepublica.net/noticia/empresas-extranjeras-siguen-impulsando-inversion-y-empleo.

Revistas

- Jaimurzina, Azhar. “Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional”. Revista Cepal, n.2 (2015): 7- 82.
- Lazo Miguel. “El Salvador – China: ¿Una alianza comercial conveniente?”. Revista Realidad y Reflexión, N.48 (2018): 123 – 129.
- Leal Erick, Gabriel Pérez Salas. “Plataformas Logísticas: Elementos Conceptuales y Rol del Sector Público”. Revista Cepal Boletín FAL, N. 6 (2009)
- Pérez Salas Gabriel, et al. “Políticas de logística y movilidad: Propuestas para una política de movilidad urbana eficiente, integrada y sostenible”. Revista Cepal, N. 177 Vol. 2 (2015)
- Rodríguez Argueta, Claudia María. “La tecnología como factor de competitividad – recientes indicadores internacionales de desempeño”. Revista Entorno, N. 61 (2016)

- Sánchez Ricardo, Et. Al. “Inversiones en infraestructura en América Latina, Tendencias, brechas y oportunidades”. Revista Cepal, N. 187 (2017)
- Sobrino Jaime. “Competitividad Territorial: Ámbitos e Indicadores de Análisis”. Revista Economía Sociedad y Territorio, Vol.5 (2005)

Sitios Web

- Asamblea Legislativa. “Régimen Tributario Puerto La Unión”. Acceso el 7 mayo de 2018. https://www.mh.gob.sv/downloads/pdf/DC5831_Regimen%20tributario%20puerto%20de%20La%20Union.pdf
- BID. “Infraestructura, Logística Y Conectividad: Uniendo A Las Américas”. Acceso el 5 de junio del 2018. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Infraestructura-log%C3%ADstica-y-conectividad-Uniendo-a-las-Am%C3%A9ricas.pdf>
- Góchez Sevilla Roberto. “Reflexiones en torno a los Tratados de Libre Comercio ”. Acceso 7 de noviembre de 2018. <http://www.repo.funde.org/323/1/APD-75-II.pdf>
- Millenium Challenge Corporation. “Estrategia de diálogo y participación ciudadana”. Acceso 7 de noviembre de 2018. <https://www.fomilenioii.gob.sv/asset/documents/4214>
- Millenium Challenge Corporation. “FOMILENIO II Más inversión, menos pobreza”. Acceso 7 de noviembre de 2018. <https://www.fomilenioii.gob.sv/asset/documents/3193>
- Ministerio de Hacienda. “Convenio del Reto del Milenio entre el Gobierno de la República de El Salvador y los Estados Unidos de América, a través de la Millennium Challenge Corporation”. Acceso el

7 de noviembre de 2018.<http://www7.mh.gob.sv/downloads/pdf/PMHDC9560.pdf>.

- Ministerio de Turismo. “Diseño, Construcción del Proyecto de la Plaza Marinera en el Complejo Turístico del Puerto de La Libertad”. Acceso 27 de junio de 2018. https://www.transparencia.gob.sv/institutions/mitur/executing_works/2735
- Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano. “El Salvador Logístico, El desempeño logístico: marco actual”. Acceso el 3 marzo de 2018. <https://www.transparencia.gob.sv/institutions/fovia/documents/203257/download>
- OEA. “TLC entre Estados Unidos-Centroamérica y República Dominicana”. Acceso 7 noviembre de 2018. http://www.sice.oas.org/tpd/usa_cafta/usa_cafta_s.asp
- Organización Panamericana de la Salud. “Informe de la Reunión Regional de Coordinadores de Desastres”. Acceso 26 de junio de 2018. portafolio.snet.gob.sv/digitalizacion/pdf/spa/doc00076/doc00076-contenido.pdf
- PROESA. “Áreas de Trabajo”. Acceso 21 junio de 2018, <http://www.proesa.gob.sv/institucion/marco-institucional/areas-de-trabajo>
- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. “Fortalecimiento de la Capacidad para el Diseño y la Implementación de Políticas Integradas para el Desarrollo Sostenible”. Acceso el 3 de junio de 2018. <https://unep.ch/etb/publications/etbBriefs/BuildingCapIntAssPlanSp.pdf>

- Chile Aduanas Customs. “Foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico”. 24 de junio 2019. <https://www.aduana.cl/foro-de-cooperacion-economica-de-asia-pacifico-apec/aduana/2007-02-28/103547.html>
- Wahren, Pablo. “Las cadenas regionales de valor en América Latina”. CELAG. Acceso 24 junio 2019. <https://www.celag.org/las-cadenas-regionales-de-valor-america-latina/>
- Ministerio de Hacienda. “Funciones de la DGA”. Acceso 9 de marzo de 2019.
http://www7.mh.gob.sv/pmh/es/Temas/Manual_Unico_de_Operaciones_Aduaneras/Introduccion/Funciones_de_la_DGA.html.
- Banco Central de Reserva. “CIEX EL SALVADOR”. Acceso el 19 enero de 2019, <http://www.ciexelsalvador.gob.sv/registroSIMP/>
- Escuela Especializada en Ingeniería ITCA FEPADE. “Qué es MEGATEC”. Acceso 05 de noviembre de 2018. <https://apps.itca.edu.sv/ITCA/index.php/que-es-megatec>
- MEPRO Business Book. “Clima de Negocios en Costa Rica”. Acceso 12 enero 2019. <http://www.crbusinessbook.com/content/clima-de-negocios-en-costa-rica>
- Instituto Económico Costa Rica. “Informe de Crecimiento y Desarrollo Económico”. Acceso 05 febrero 2019. http://www.bccr.fi.cr/investigacioneseconomicas/crecimientoeconomico/Transformacestruc_turalyproductividadsectorialenCR.pdf
- PROCOMER. “Estadísticas de Centroamérica 2018”. Acceso el 19 enero de 2019. www.estadisticascentroamerica.estadonacion.or.cr/estadisticas-erca-2018

- Jiménez Fontana, Pamela; Alonso, Eduardo. “Informe Estado de la Nación 2018, Oportunidades, estabilidad y solvencia económicas”. Estado Nación. Acceso el 19 enero 2019. <https://estadonacion.or.cr/2017/descargas.html>
- Ministerio de Economía de El Salvador. “Tratados Comerciales”. Acceso el 17 de noviembre de 2018. <http://www.minec.gob.sv/tratados-comerciales/>
- Embajada de la República Popular China en la República de Colombia. “China y el mundo”. Acceso en abril de 2019. <http://co.china-embassy.org/esp/zggk/cym/t224201.htm>
- Grupo Milenio. “La Franja y la Ruta promueven la cooperación China-AL y el Caribe”. Acceso en mayo de 2019. <https://www.milenio.com/opinion/qiu-xiaoqi/columna-qiu-xiaoqi/franja-ruta-promueven-cooperacion-china-al-caribe>.
- Foro China-CELAC. “Documento sobre la Política de China Hacia América Latina y el Caribe”. Acceso en mayo de 2019, http://www.chinacelacforum.org/esp/zywj_4/t1418613.htm
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia. “Declaración de Santiago de la II Reunión Ministerial del Foro Celac-China: “Celac-China: trabajando por más desarrollo, innovación y cooperación para nuestros pueblos”. Acceso en mayo de 2019. <https://www.cancilleria.gov.co/newsroom/news/declaracion-santiago-ii-reunion-ministerial-foro-celac-china-celac-china-trabajando>
- Secretaría de Participación, Transparencia y Anticorrupción. “Calificadora de riesgo afirma que relaciones entre El Salvador y China serán positivas”. Acceso en abril de 2019, <https://www.transparenciaactiva.gob.sv/calificadora-de-riesgo-afirma-que-relaciones-entre-el-salvador-y-china-seran-positivas>

- Banco Central de Reserva de El Salvador. “Conferencia Pública Situación, perspectivas y oportunidades de la economía china”. Acceso enero de 2019. https://www.bcr.gob.sv/esp/index.php?option=com_k2&view=item&id=1267:bnco-central-de-reserva-realiza-conferencia-sobre-situaci%C3%B3n-econ%C3%B3mica-perspectivas-y-oportunidades-de-la-econom%C3%ADa-china&Itemid=168

Jurisprudencia

- Asamblea Legislativa. Ley de Simplificación Aduanera. 2018. El Salvador
- Asamblea Legislativa. Ley de Zonas Francas Industriales y de Comercialización. 1990. El Salvador
- Asamblea Legislativa. Ley de Concesión. 2011. El Salvador
- Asamblea Legislativa. Ley de la Zona Económica Especial de la Región Sur Oriental de El Salvador. 2018. El Salvador
- Asamblea Legislativa. Ley de Fomento de la Producción. 2011. El Salvador
- Organización de los Estados Centroamericanos. NUEVA CARTA DE SAN SALVADOR, 1962. Panamá.

Documentos Institucionales

- Rosales Martel Metzi, Et. Al. El Salvador Logístico El desempeño logístico: marco actual: Política Integrada de Movilidad y Logística para el Desarrollo Productivo y la Facilitación del Comercio. San Salvador: MOP, 2017.
- Ministerio de Turismo. “Diseño, Construcción del Proyecto de la Plaza Marinera en el Complejo Turístico del Puerto de La Libertad”. San Salvador, El Salvador. Ministerio de Turismo. 2017.

- Banco Central de Reserva de El Salvador. “INFORME MACROECONÓMICO FEBRERO 2018”. San Salvador, El Salvador: BCR. 2018.
- Banco Central de Reserva. “Política de Fomento, Diversificación y Transformación Productiva”. San Salvador, El Salvador: Banco Central de Reserva. 2015.

ÍNDICE DE CUADROS

1	Gasto en investigación y desarrollo.....	52
2	Procedimiento plataforma Sidunea World.....	54
3	Funcionamiento plataforma Sidunea World	55
4	Localización estratégica	58
5	Plaza marinera.....	61
6	Mapa de Plataforma Logística.....	87
7	Panel comparativo de ventajas y desventajas.....	89
8	Tasa de inflación regional.....	95

ÍNDICE DE TABLAS

1	Tratados más importantes de El Salvador.....	32
2	Desarrollo humano Comparado.....	77
3	Exportación de Piña Tropical.....	88
4	Logros y retos de Costa Rica.....	91
5	Índice de Precios del Consumidor.....	97
6	Producto Interno Bruto trimestral corriente.....	98
7	Deuda Externa de El Salvador.....	100

INDICE DE GRÁFICOS

1	Estudiantes graduados de educación superior.....	48
2	Principales aliados de ITCA-FEPADE.....	69
3	Exportaciones Costa Rica.....	82
4	Crecimiento económico de El Salvador.....	99
6	Crecimiento del Producto Interno Bruto de El Salvador..	105
7	Exportaciones a Taiwán y R. Popular de China.....	112

