

El Salvador Logístico

El desempeño logístico: marco actual

Política Integrada de Movilidad y Logística para el Desarrollo Productivo y la Facilitación del Comercio



VISIÓN

“El Salvador será un país con una movilidad de personas y logística de bienes y servicios de calidad, ordenada, accesible y segura, con flujos comerciales diversificados y de alto valor agregado en las redes de valor y un aparato productivo diversificado e integrado regionalmente, que contribuyan al desarrollo humano sostenible, inclusivo, equilibrado y resiliente.”



EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR

EL SALVADOR LOGÍSTICO

I. El desempeño logístico: marco actual

San Salvador, julio 2017

EL SALVADOR LOGÍSTICO

I. El desempeño logístico: marco actual

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE,
VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO

Créditos

Ministerio de obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano

Con el apoyo del Ministerio de Economía, Banco Central de Reserva y otras instituciones públicas, privadas y académicas.

Gobierno del Presidente Salvador Sánchez Cerén

La publicación de este documento ha sido posible con el apoyo de:

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo

Producción

Gerson Martínez

Equipo Técnico

Ministerio de Obras Públicas

Ronny Rodríguez, Eliud Ayala, Cristóbal Cuéllar, Rodrigo Rendón, Bessy Guzmán, Mario Cerna, Walter Alemán, Alejandra Castillo, Álvaro Salamanca, Nelson Reyes, Carlos Moreno, Pedro Pérez Guillen, Tony Sandoval, Miguel Martínez, Oscar Rodríguez, Edwin Flores, Gaspar Portillo, Oscar Hernández, Yonny Marroquín, Mauricio Umaña, Emilio Ventura, Alejandra Dubón.

FOVIAL

Felipe Rivas, Marlon Ruiz, Miguel Mendoza.

Ministerio de Economía

Luz Estrella Rodríguez, Merlin Barrera, Rene Alberto Salazar, Giovanni Berti, Mario Gallardo, Romeo Romero, Mario Pérez, Francisco Martínez, Yessenia Ayala, Regina Díaz.

Programa para las Naciones Unidas para el Desarrollo

Rafael Viale, Roberto García, Mario Martínez, Massimo Fortunato, Lucio Cáceres, Juan Operti, Silvia Contreras, Erick García, Marco Araniva, William Pleitez.

CEPAL

Ricardo Sánchez, Gabriel Pérez, Azhar Yaimurzina.

BCR

Oscar Cabrera Melgar, Carlos Sanabria, César Alvarado, Nelly García.

Secretaría Técnica y de Planificación de la Presidencia

Oscar Anaya, Patricia Ávila.

Lectores Críticos

Banco Interamericano de Desarrollo, Alberto Harth.

SIECA

Carmen Gisela Vergara, Roberto Salazar.

Grupo Tractor

Al conjunto de instituciones públicas, privadas y académicas que conformaron el Grupo Tractor (65 entidades). Se reconoce a: Alberto Arene, Carlos Federico Paredes, Francisco de Sola, Pedro Argumedo, Rogelio Juan Tobar, Rigoberto Monge, Ricardo Ballesteros, Silvia Cuéllar, Ana del Pilar Letona, Carmen Aída Lazo, Waldo Jiménez.

Edición y corrección de textos

Metzi Rosales Martel

Diseño y diagramación

Valmore Castillo

Impreso en Antiguo Cuscatlán, agosto de 2017

Impresos Múltiples, S.A. de C.V.

Primera edición, agosto de 2017

San Salvador, El Salvador.

ÍNDICE

PARTE I. El Desempeño Logístico: Marco Actual

I. Antecedentes	10	III. Marco conceptual	46
II. Apuesta al Desempeño Logístico y la Movilidad, la Transformación Productiva y la Facilitación del Comercio para Acelerar el Crecimiento y el Desarrollo Humano	14	1. Definiciones	47
1. Crecimiento económico y desempeño logístico	15	2. La movilidad y la logística como elementos centrales de una estrategia de desarrollo	47
• Contexto económico de las últimas décadas	15	3. La movilidad y la logística al centro de la competitividad y al servicio del desarrollo humano	49
• Baja productividad y bajo crecimiento	18	4. La movilidad y la logística para el desarrollo productivo y la facilitación del comercio	50
• Incidencia de la apertura económica en el desempeño logístico	19	IV. Análisis del entorno relevante	54
2. Competitividad regional mediante reducción de Costos Logísticos: algunas cifras	21	1. Interno: apuestas productivas clave	55
• Desempeño logístico y desarrollo humano	23	2. Externo: proceso de integración regional	60
• Corea del Sur: ejemplo de éxito	24	• Antecedentes	60
3. Infraestructura logística: una oportunidad para potenciar las exportaciones	25	• Estado actual del proceso de integración	62
4. Sectores productivos y desafíos logísticos	31	• Retos de la PIML en el contexto regional	62
5. Inversiones para el fortalecimiento de la integración logística centroamericana y regional	34	V. Potencialidades del país al enmarcarse en una Estrategia de Movilidad y Logística	66
• Inversión Pública	36	BIBLIOGRAFÍA	70
• Inversión Privada	36	SIGLAS Y ABREVIATURAS	72
6. Desarrollo social y logístico sustentables	38		
• Identificación de mercados de trabajo y la importancia de la logística en el tránsito de personas	38		
• Conectividad de los territorios y su vinculación con mapa de pobreza	39		
• Priorización territorial	40		

ÍNDICE

DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Crecimiento económico de El Salvador y Centroamérica 1991-2015 //pág. 16

Gráfico 2. Índice de Desempeño Logístico y Comercio de Mercancías sobre PIB, Promedio 2007-2015 //pág. 18

Gráfico 3. Costos de transporte en países seleccionados, en centavos de USD por tonelada por kilómetro //pág. 19

Gráfico 4. Costos logísticos medios por tamaño de empresa(% del valor total de las ventas) //pág. 20

Gráfico 5. Desempeño de los países centroamericanos en infraestructura //pág. 21

Gráfico 6. Posición de El Salvador en el ranking del Índice de Competitividad Global, ediciones 2008-09 a 2015-2016 //pág. 22

Gráfico 7. Posición del país en el Índice de Desempeño Logístico (IDL) //pág. 22

Gráfico 8. Costos de importar y exportar en El Salvador //pág. 23

Gráfico 9. Relación entre el índice de Desarrollo Humano y el índice de Desempeño Logístico //pág. 24

Gráfico 10. Evolución de los costos logísticos países seleccionados (1999 y 2020) //pág. 24

Gráfico 11. Exportaciones por modalidad de salida 2011-2015 (Millones de US\$) //pág. 26

Gráfico 12. Principales Aduanas de salida por vía terrestre 2011-2015 (Millones de US\$) //pág. 27

Gráfico 13. Modalidad de salida de las exportaciones hacia Estados Unidos 2011-2015 (Millones de US\$) //pág. 28

Gráfico 14. Modalidad de salida de las exportaciones hacia C.A. 2011-2015 (Millones de US\$) //pág. 28

Gráfico 15. Principales productos exportados vía Frontera Anguiatú //pág. 29

Gráfico 16. Principales productos exportados vía Frontera El Amatillo //pág. 30

Gráfico 17. Principales productos exportados vía Frontera El Poy //pág. 30

Gráfico 18. Exportaciones de bienes de ES por región de destino //pág. 31

Gráfico 19. Proyecciones de inversión privada //pág. 37

Gráfico 20. Jerarquía entre el fin y los medios en la formulación de esta política //pág. 49

DE TABLAS

Tabla 1. Costos logísticos en % de ventas totales por sector 2005 – 2007 //pág. 20

Tabla 2. Sectores estratégicos seleccionados según la Política Nacional de Fomento, Diversificación y Transformación Productiva//pág. 33

Tabla 3. Sectores que constituyen apuestas productivas: oportunidades y desafíos para la logística //pág. 35

Tabla 4. Top 25 incluyendo el AMSS //pág. 43

Tabla 5. Top 25 sin incluir el AMSS //pág. 43

Tabla 6. Oportunidades de desarrollo en la Franja Costero Marina //pág. 61

DE DIAGRAMAS

Diagrama 1. Industrias relacionadas y cadenas de valor por sectores priorizados //pág. 58

DE RECUADROS

Recuadro 1. La Franja Costero Marina de El Salvador: un esfuerzo por definir una apuesta territorial //pág. 60

DE MAPAS

Mapa 1. Principales pasos de frontera de entrada y salida de mercancía //pág. 34

Mapa 2. Integración regional a través del Corredor Pacífico Mesoamericano //pág. 35

Mapa 3. El Salvador: integración regional a través del Corredor Pacífico mesoamericano //pág. 35

Mapa 4. Franja Costero Marina //pág. 36

Mapa 5. Territorios funcionales de El Salvador //pág. 38

Mapa 6. Mapa de incidencia de la pobreza multidimensional por departamento (Porcentaje de hogares) //pág. 40

Mapa 7. Territorios funcionales de El Salvador y Mapa de Pobreza Multidimensional //pág. 41

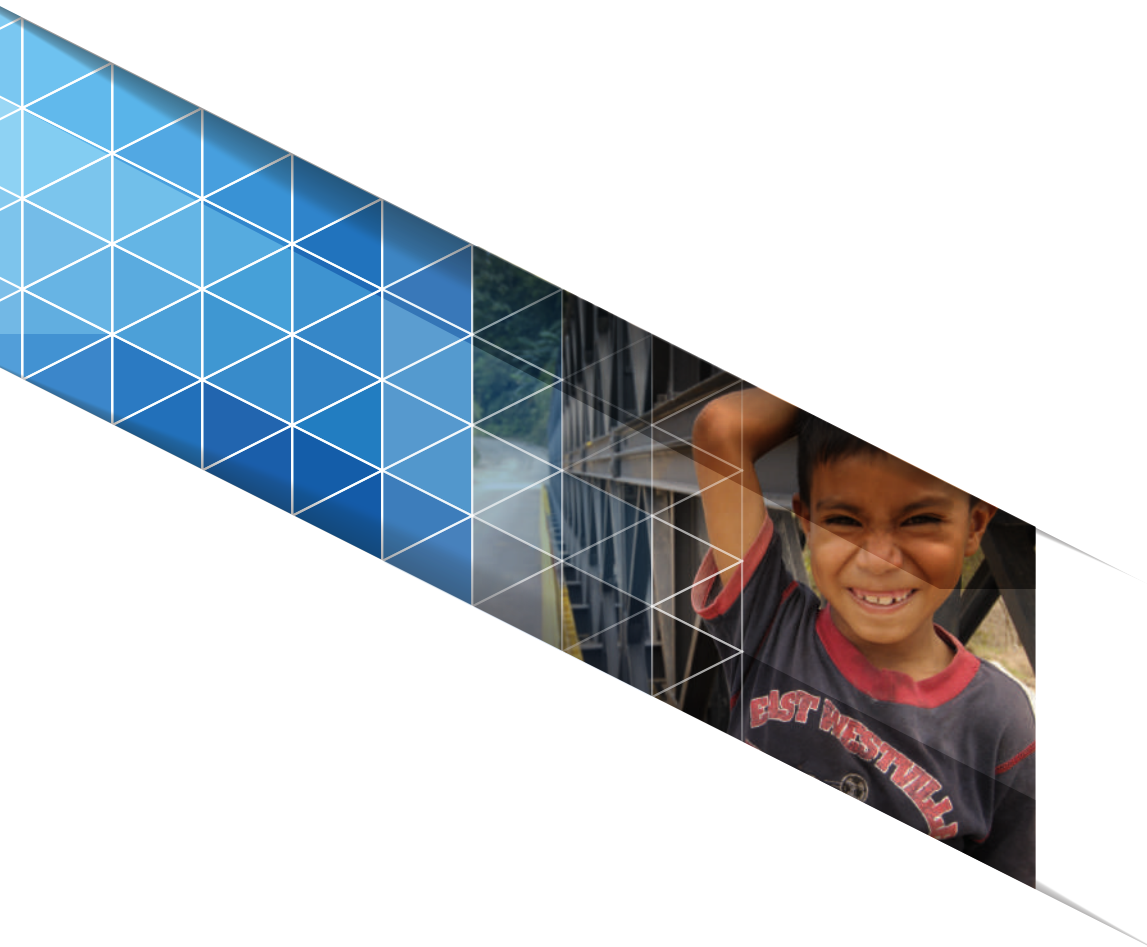
Mapa 8. Mapa del Índice de Productividad Municipal //pág. 42

Mapa 9. Ubicación geográfica de los 25 municipios más productivos, incluyendo el AMSS //pág. 43

Mapa 10. Ubicación geográfica de los 25 municipios más productivos, sin AMSS //pág. 44

I

ANTECEDENTES



El Salvador es el primer país de Centroamérica en finalizar un proceso de formulación de una política integrada de las áreas de logística y movilidad. Dicho esfuerzo fue concebido y ha sido liderado desde sus inicios por el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano. En el año 2012, se solicitó el apoyo del Sistema de las Naciones Unidas para la formulación de la política nacional. Adicionalmente, en diciembre de 2012, se firmó un memorando de entendimiento del MOP con la Mesa de Infraestructura y Logística de Fusades para acompañar el proceso de formulación e implementación de la Política.

En 2013 se creó el “Grupo Tractor” para la formulación de la Política con el apoyo de Fusades y el Sistema de las Naciones Unidas. Asimismo, se conformaron distintas mesas de trabajo integradas con representantes de entidades públicas, privadas y académicas, con el propósito de proveer insumos a partir de su visión, conocimientos, experiencias e intereses sobre el tema. Con la participación de estos actores, se realizó la formulación de: (1) un diagnóstico de los ámbitos logísticos principales; (2) la misión, visión y objetivos de la política; (3) la definición de nodos o ejes logísticos y de movilidad; y (4) la formulación de una propuesta preliminar de política en un evento internacional denominado “El Salvador logístico 2030.”

Posteriormente, y como parte de lo acordado en la XXXII Reunión de Comitran, celebrada en Ciudad de Panamá el 30 de octubre del 2013, la Cepal, a través de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la División de Recursos

Naturales e Infraestructura, remitió el documento denominado *Bases para formulación de políticas integradas de logística*. Los ejes propuestos por la Cepal fueron: (1) infraestructura y transporte, (2) facilitación del comercio y (3) logística empresarial.

El Plan Quinquenal de Desarrollo “El Salvador Productivo, Educado y Seguro” en su objetivo uno “Dinamizar la economía nacional para generar oportunidades y prosperidad a las familias, las empresas y al país” destaca la necesidad de desarrollar la movilidad, logística, transporte, puertos y aeropuertos, lo que le da un impulso al proceso de formulación de la Política.

A raíz de los avances logrados por El Salvador en la formulación de la política nacional, el Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica (Comitran) en su XXXIII reunión celebrada el 13 y 14 de agosto de 2014, acordó designar a El Salvador como coordinador del tema



Presentación de la Política Integrada de Movilidad y Logística. Gerson Martínez, ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, presenta la PIML al grupo tractor en Octubre 2016.

a nivel regional, contando con el apoyo de la Sieca y de organismos técnicos y financieros, a fin de proponer acciones para el desarrollo de la Política Regional de Movilidad y Logística.

Con el apoyo de la Cepal, se realizó el 22 y 23 de octubre de 2014, el Taller Nacional sobre la Política Nacional Integrada de Movilidad y Logística con actores públicos, privados, y académicos. En el taller se logró validar el borrador de política y se recogieron insumos para las políticas públicas que determinarán el actuar de los sectores y nodos logísticos al 2030, lo que representa un hecho histórico en el país, y encabeza la misma iniciativa a escala regional.

A finales de 2014, el MOP, en conjunto con el Ministerio de Economía, el Banco Central de Reserva y Proesa, revisaron, actualizaron y completaron la parte I del documento denominado

El “desempeño logístico y la movilidad: marco actual”, en el cual se consolida el diagnóstico y fundamentos económicos de la Política.

Durante el 2015 y 2016, se consolidó y validó la parte II del documento que contiene las políticas públicas que dictaminan el quehacer de las instituciones públicas, así como los desafíos y trabajo conjunto con el sector privado. Para ello se retomaron los productos elaborados por el Grupo Tractor; y se realizaron jornadas de trabajo con todas las instituciones involucradas en la movilidad y logística, junto con un equipo especializado del Ministerio de Obras Públicas.

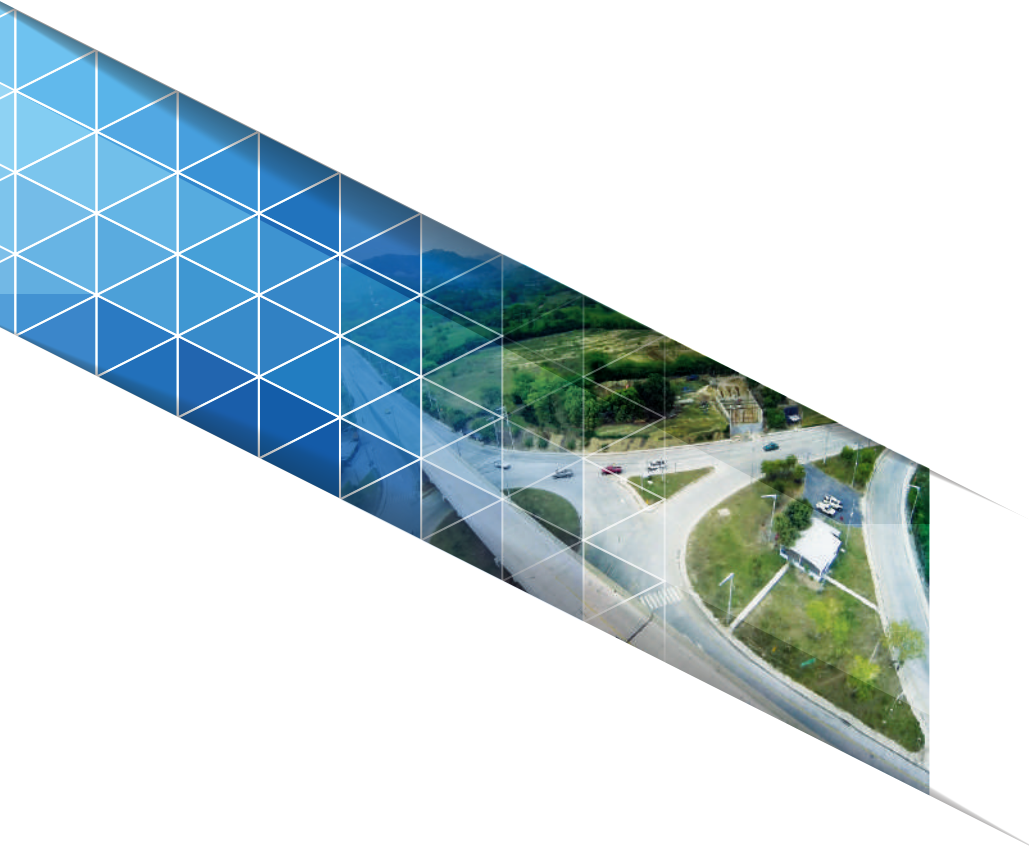
El presente documento presenta los principales fundamentos y experiencias que han servido de base para el diseño de la Política Integrada de Movilidad y Logística, la cual constituye la estrategia del país denominada “*El Salvador logístico*”.



Carretera Paso del Mono, Morazán.

II

APUESTA AL DESEMPEÑO LOGÍSTICO



La movilidad, la transformación productiva y la facilitación del comercio para acelerar el crecimiento y el desarrollo humano es el objetivo.

1. Crecimiento económico y desempeño logístico

1.1 Contexto económico de las últimas décadas

Desde inicios de la década de los noventa, El Salvador ha adoptado reformas estructurales que estuvieron orientadas a lograr la apertura de la economía interna hacia el exterior, liberalizando los mercados, promoviendo el comercio exterior, reorientando el rol del sector público en la economía, la competencia en los mercados a través de la eliminación de los controles de precios y una mayor iniciativa privada.

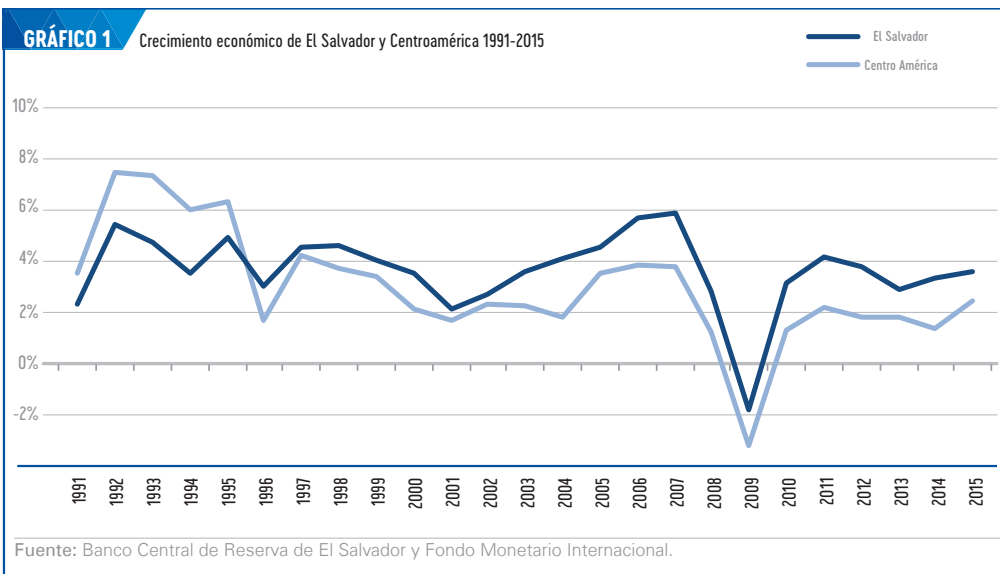
En el comercio internacional, las reformas se reflejaron en una mayor dinámica de las exportaciones, ya que entre 1992 y 1997 estas crecieron en promedio 16.3 %, registrándose incluso un crecimiento máximo de 30.2 % en 1997¹. Asimismo, hubo un aumento del consumo interno de productos importados (14.2 % en el mismo período) que los crecientes flujos de remesas permitían financiar. El desequilibrio externo resultante de lo anterior no era razón de mayor preocupación desde la óptica de la estabilidad macroeconómica y financiera; ya que, existían flujos financieros internacionales que entraban al país para satisfacer los crecientes déficit de la cuenta corriente de la balanza de pagos. Dicha entrada de capitales financieros internacionales, permitió al país una creciente acumulación de reservas internacionales, que, posteriormente, servirían para sustentar la adopción del dólar como moneda de curso legal.

Algunas de las reformas y medidas emblemáticas de este modelo de crecimiento económico fueron:

- La introducción del Impuesto al Valor Agregado (IVA) en 1993 a una tasa de 10 % y su posterior aumento hasta el 13 % en 1995; se impulsaron reformas fiscales para combatir la evasión (2004-2005); se creó un Código tributario para introducir sanciones para violaciones a la reglamentación tributaria; y se introdujeron impuestos de alojamientos en hoteles y salidas del aeropuerto para promover el sector turístico, etc.
- El fortalecimiento del sistema financiero con la privatización de la banca comercial y las asociaciones de ahorro y crédito; se desregularizó las tasas de interés; se eliminó el control del crédito, se prohibió que el Banco Central concediera crédito directo al sector público; y se privatizaron los fondos de pensiones públicos a un sistema de capitalización individual.
- La dolarización de la economía, que convirtió al US Dólar una moneda de curso legal en el país a partir de enero de 2001.
- La promoción del libre comercio, reduciendo aranceles en forma unilateral; la firma de tratados de libre comercio a partir de 2005 con Chile, México, República Dominicana, Panamá, Taiwán, Colombia y Estados Unidos. Asimismo, se celebró un acuerdo de asociación con la Unión Europea que entró en vigencia en 2014.

¹ Tasas de crecimiento calculadas sobre valores a precios reales.

GRÁFICO 1 Crecimiento económico de El Salvador y Centroamérica 1991-2015



El desempeño macroeconómico, bajo este modelo de apertura hacia el exterior y de liberalización de mercados y se puede caracterizar por tres períodos como se puede ver en el gráfico 1.

En un primer período que se puede ubicar entre 1990 y 1994, la economía respondió con buena dinámica, con una tasa promedio anual de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) en torno al 6.1 %. En este período, el consumo privado y en menor medida la inversión privada, apuntalaron el crecimiento económico, dados los crecientes y nuevos inlujos de remesas y de capitales internacionales que financiaron la reconstrucción, el consumo y la deuda pública para enfrentar las nuevas necesidades sociales bajo los acuerdos de paz. Las exportaciones crecieron moderadamente (11.2 %) y contribuyeron al crecimiento de la actividad económica; pero las importaciones fueron más dinámicas (14.8 %), por lo que el déficit comercial se amplió, limitando el logro de un mayor crecimiento económico. El mayor déficit comercial era algo esperado debido a que en años previos estuvo restringida la movilidad de las

importaciones; por ello, bajo el nuevo modelo, una situación de apertura comercial debía traducirse en mayor movimiento de las compras al exterior y el gasto público inició un descenso en su aporte al crecimiento del PIB.

En un segundo período, entre 1995 y 1999, la economía perdió dinámica al crecer el PIB a una tasa promedio anual de 3.9 %. En este período, el consumo creció menos (3.9 %), la inversión privada se desaceleró (4.6 % frente al 15.9 % del período anterior), y las exportaciones aumentaron más (13.2 %) que en el primer período, contribuyendo en mayor forma al crecimiento económico, por lo que el déficit comercial se redujo ante la pérdida de dinámica del consumo de los hogares.

No obstante, este mejor desempeño comercial, en estos años se afincó la tendencia de la pérdida de dinámica de la inversión privada, la cual se ha mantenido baja hasta la actualidad. El gasto público continuó con una tendencia a perder peso en la economía.

En un tercer período, que se puede caracterizar a partir de 2000 y hasta la fecha, el país ha registrado un bajo crecimiento económico, cercano al 2.0 % promedio anual. En dicho período, también se enfrentó la crisis económica internacional que se acentuó en 2009, provocando una contracción de la economía salvadoreña en 3.1 %, dada la reducción de los gastos de consumo (-9.2 %), inversión (-19.2 %) y exportaciones (-16.0 %).

Este bajo desempeño de los últimos años se puede caracterizar por un volátil y moderado aporte de la inversión privada al crecimiento económico [un promedio de 0.3 puntos porcentuales (p.p.) entre 2001 y 2015, sin mostrar mayor diferencia antes y después de la crisis]; pérdida moderada del impulso que el consumo privado imprimía a la actividad económica interna (un promedio de 3.6 p.p. previo a la crisis frente a un aporte de 1.9 p.p. luego de la crisis); una tendencia decreciente del impulso de las exportaciones al crecimiento del PIB, pasando de 1.5 p.p. antes de la crisis (2001-2007), y que se ha reducido a la mitad posterior a la crisis (0.7 p.p. entre 2011 y 2015); y, a una recuperación moderada del aporte del gasto público a la economía (de 0.1 p.p. a 0.2 p.p.).

En este último período, el país ha sufrido choques internos y externos de gran magnitud, tales como los terremotos de 2001, las inundaciones y estragos provocados por las tormentas tropicales y huracanes en 2005, 2010, 2011, 2012, y sequías entre 2012 y 2015 (incluyendo la de 2014, considerada la más severa de los últimos 44 años), y los efectos negativos del gran aumento de los precios de materias primas importadas en 2011 (alimentos, fertilizantes y petróleo).

Estos sucesos no han permitido lograr un mejor desempeño económico en el país, ya que el crecimiento económico de El Salvador se ha ubicado por debajo de sus pares de la región centroamericana, luego del boom ocurrido en los años inmediatos a la firma de los acuerdos de paz. Sin embargo, en 2015 se logró un aumento

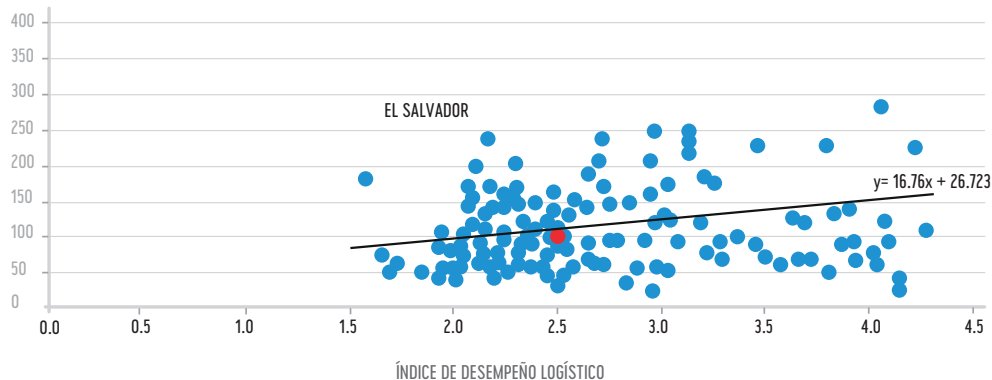
del PIB de 2.5 %, siendo el mayor de los últimos cinco años, el cual se sustenta en diversos factores tanto internos como externos, tales como el aumento de la productividad, de la inversión privada, los salarios reales y de la participación de la industria dentro de la producción nacional, así como, los menores precios del petróleo y de las materias primas y el crecimiento de la economía de Estados Unidos, este último ha permitido el aumento de las exportaciones y de las remesas familiares.

No obstante, la situación económica del país requiere de tasas de crecimiento mucho más altas para lograr resolver problemas como la pobreza, desempleo, deuda pública, entre otros; por lo que la facilitación de las condiciones para realizar la actividad económica en términos de movilidad y logística se convierten en un factor necesario para dinamizar la economía salvadoreña y dotar de mayor competitividad a la producción nacional.

1.2 Baja productividad y bajo crecimiento

El Salvador se encuentra en una trampa de bajo crecimiento económico en las últimas décadas, explicada por una baja productividad, especialmente en el sector de bienes transables; la cual se agudiza ante los bajos niveles de inversión privada y la situación de violencia e inseguridad que afecta al país, tal como se identifica en el Análisis de Restricciones del Asocio para el Crecimiento (USG-GOES, 2011). Asimismo, el patrón exportador de El Salvador se ha orientado históricamente hacia productos agrícolas, y de forma más reciente hacia el servicio industrial de maquila de productos textiles; dichos productos se caracterizan precisamente por tener una baja rentabilidad, dificultando la expansión de la demanda efectiva en el país. Por otra parte, la baja cualificación de los trabajadores salvadoreños dificulta la producción de muchos bienes y servicios demandados por la población, obligando a realizar importaciones que limitan el crecimiento económico.

GRÁFICO 2 Índice de Desempeño Logístico y Comercio de Mercancías sobre PIB, Promedio 2007-2015



Fuente: Indicadores Mundiales de Desarrollo (WDI) del Banco Mundial, 2016.

Es así como en el actual contexto de bajo crecimiento y **ante la necesidad creciente de impulsar aquellas actividades productivas que permitan mejorar el equilibrio externo de la economía salvadoreña y aminorar la dependencia de los recursos financieros internacionales**; el Gobierno ha optado en los últimos años por diseñar políticas sectoriales específicas, que promuevan la competitividad en el sector transable de la economía, tanto en la esfera de la producción de bienes como de servicios que tienen como característica poseer ventajas comparativas en el comercio internacional así como un alto valor agregado.

Complementando los esfuerzos de política sectorial que está impulsando el Gobierno, **la Política Integrada de Movilidad y Logística para el Desarrollo Productivo y la Facilitación del Comercio, pretende apoyar desde el enfoque de infraestructura, carreteras, puertos, aeropuertos, y eficiencia en la tramitología, la competitividad de los sectores económicos**; que en su actividad exportadora, requieren de las condiciones idóneas para aminorar sus costos y facilitar el desplazamiento de materias primas y productos en proceso y sus mercancías hacia los lugares, para completar los procesos productivos y los mercados destino. Se espera que esta

complementariedad de los esfuerzos de política pública, contribuya a generar oportunidades de empleo a la población de todas las zonas del país, disponiendo de una red de infraestructura, transporte y logística que permita la movilidad de personas y mercancías de forma eficiente, lo que contribuirá a la atracción de inversiones y a la consolidación del crecimiento económico.

1.3 Incidencia de la apertura económica en el desempeño logístico

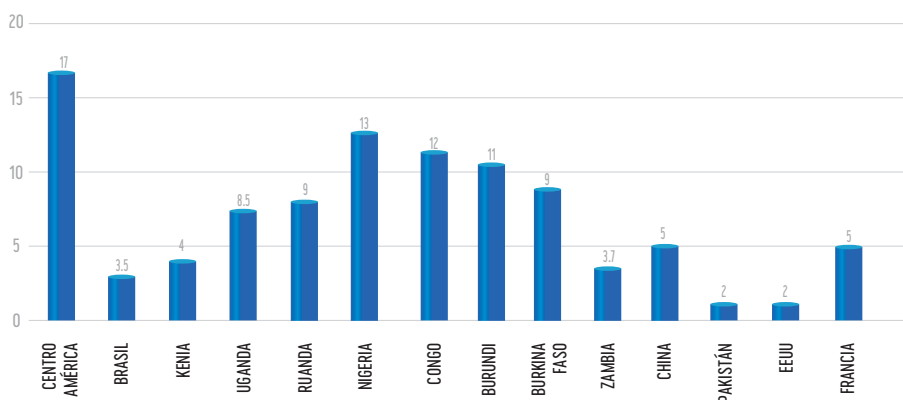
Para poder comprender los avances del país en materia logística, se puede recurrir a dos indicadores que miden el desempeño logístico de los países tales como el Índice de Desempeño Logístico (IDL)² y el Índice de Conectividad de Carga Marítima³.

El primero de estos índices mide el desempeño de la cadena de abastecimiento de un país a través

² El Índice de Desempeño Logístico es realizado cada dos años por el Banco Mundial y permite comparar 155 países; la ronda de encuestas de 2009 cubrió más de 5,000 evaluaciones en países por medio de casi 1,000 servicios de expedición de carga. Los encuestados evalúan ocho mercados de seis dimensiones básicas y se promedian los puntajes en las seis áreas para todos los encuestados y se agrupan en un puntaje único, utilizando un análisis de los componentes principales.

³ El Índice de Conectividad de Carga Marítima es calculado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés) y tiene su base en el año 2004. Para cada componente de valor de un país se divide por el valor máximo de cada componente en el año 2004, los cinco componentes se promedian para cada país, y el promedio se divide por el promedio máximo para el año 2004 y se multiplican por 100. El índice genera un valor de 100 para el país con el índice más alto promedio en 2004.

GRÁFICO 3 Costos de transporte en países seleccionados, en centavos de USD por tonelada por kilómetro



Fuente: World Bank (2013).

de los siguientes aspectos: (a) la eficiencia del proceso del despacho de aduana; (b) la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte; (c) la facilidad de acordar embarques a precios competitivos; (d) la calidad de los servicios logísticos; (e) la capacidad de seguir y rastrear los envíos; y (f) la frecuencia con la cual los embarques llegan al consignatario en el tiempo programado. El índice varía entre 1 y 5, donde el puntaje más alto representa un mejor desempeño. El Índice de Conectividad de Carga Marítima capta lo bien que los países se encuentran conectados a las redes mundiales de transporte marítimo; se calcula sobre la base de cinco componentes del sector: (a) número de buques; (b) capacidad para transportar contenedores; (c) máximo tamaño del barco; (d) número de servicios; y (e) número de empresas que implementan buques portacontenedores en los puertos de un país.

Al relacionar estos dos índices con otro que exprese el grado del comercio internacional de mercancías (la suma de exportaciones e importaciones como porcentaje del PIB, es decir, un indicador de apertura de la economía) se debería reflejar una relación positiva entre el desempeño logístico y la apertura de la

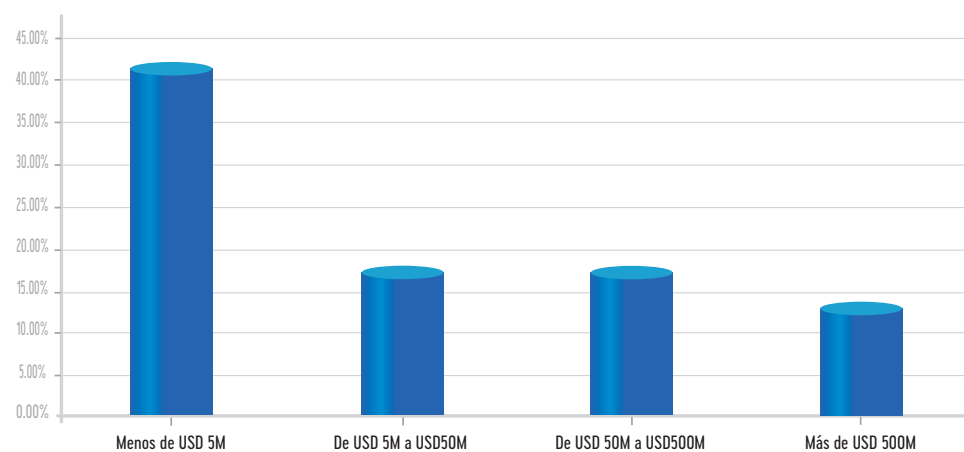
economía; ya que el mejor desempeño logístico permite la disminución de los costos de transporte de las mercancías, lo que posibilita ofrecer los productos a un menor precio; además, favorece la calidad del servicio en la medida que las mercancías llegan al puerto de destino “justo a tiempo”. En la medida que se posibiliten mayores exportaciones, la actividad económica se ve favorecida por la generación de empleo e ingresos para la población. Los datos señalan que El Salvador aún debe mejorar su desempeño logístico para ampliar su comercio internacional, ya que los índices de desempeño logístico aún son más bajos que los del promedio internacional (gráfico 2), lo que le permitiría al país tener mayor apertura externa y ubicarse dentro de la tendencia internacional promedio e incluso, mejorar ese promedio.

2. Competitividad regional mediante reducción de costos logísticos: algunas cifras

La Comisión Económica para América Latina (Cepal, 2013) indica que debido a la liberalización comercial y las reducciones arancelarias experimentadas en las últimas décadas en los países latinoamericanos, los costos logísticos

GRÁFICO 4

Costos logísticos medios por tamaño de empresa (% del valor total de las ventas)



Fuente: BID, 2015.

poseen una incidencia más grande en la competitividad que los aranceles pagados por el comercio. Estimaciones del Banco Mundial (2010) sugieren que si el desempeño logístico de los países de ingreso bajo aumenta a los niveles de los países de ingreso medio, el comercio aumentaría en un 15 %; además, de generar importantes reducciones de precios y mejorar la calidad.

Lo anterior implica que existe una correlación negativa entre crecimiento económico y costos logísticos. Mayores costos logísticos conducen a mayores costos de producción, lo que significa menor competitividad a nivel internacional; esto deteriora la participación del sector exportador en mercados externos y, en consecuencia, limita el crecimiento económico de las economías.

Centroamérica posee costos logísticos altos, inclusive son más altos que los de países con mercados considerados de menor desarrollo, como los de África Central y Occidental.

El gráfico 3 ilustra que Centroamérica tiene costos de 17 centavos de dólar por tonelada por kilómetro, muy por encima de los costos de Kenia, Uganda, Ruanda, Zambia, Congo y Burundi.

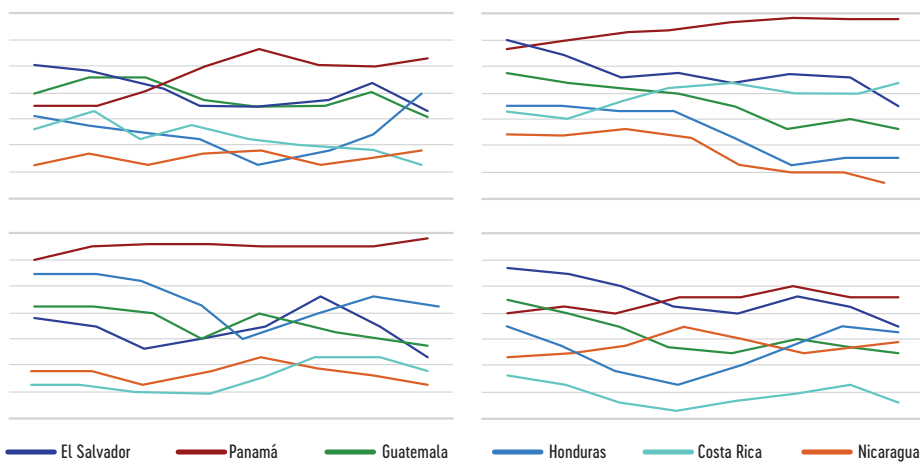
El costo logístico tiene una incidencia mayor que los aranceles en el precio final del producto y por tanto, es uno de los principales desafíos para la competitividad regional. El gráfico 4 muestra el porcentaje que representan los costos logísticos en las ventas totales para empresas con diferentes montos. Se debe resaltar que los costos logísticos tienen una mayor incidencia sobre aquellos productores que no tienen la

Tabla 1 Costos logísticos por sector

Sector	Costo Logístico
Construcción	40.0 %
Servicios	31.0%
Servicios logísticos	27.9 %
Comercio	13.8 %
Manufactura	12.5 %
Consumo masivo	7.8 %
Tecnología	6.5 %
Petroquímica	6.5 %
Farmacia	5.3 %

Fuente: Cepal (2010).

GRÁFICO 5 Desempeño de los países centroamericanos en infraestructura



Fuente: Foro Económico Mundial, Índice de Competitividad Global, 2009 -2016.

capacidad suficiente de alcanzar economías de escala; es decir, micro y pequeños productores. Reducir los costos logísticos tendría un impacto significativo en la productividad sobre todas las empresas, pero especialmente sobre aquellas de menor tamaño (BID, 2015).

Tomando como referencia el porcentaje de los costos sobre las ventas totales, en la tabla siguiente se observa cómo varían dichos costos según el sector económico. Los sectores de la construcción, los servicios y los servicios logísticos son los más afectados.

Adicionalmente, la calidad de la infraestructura de los países es evaluada por el Foro Económico Mundial (FEM) a través de la percepción de los ejecutivos de negocios sobre las instalaciones con que cuenta un país. La información se obtiene de datos que proceden de la Encuesta de opinión de ejecutivos del FEM, que se realiza desde hace 30 años en colaboración con 150 institutos asociados. A continuación se presentan los resultados obtenidos por los países centroamericanos en diversos subíndices del Índice de Competitividad Global. En años recientes, la percepción del sector privado en

Centroamérica se deterioró en casi todos los países, en particular en la infraestructura portuaria y aeroportuaria en El Salvador y Guatemala.

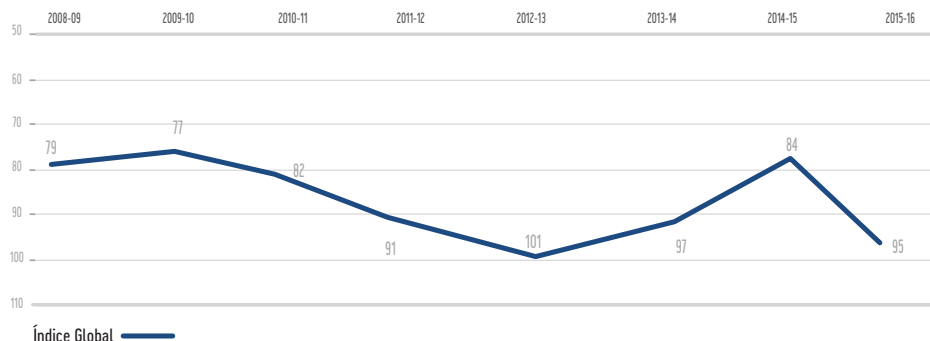
En cuanto al subíndice de infraestructura en general, El Salvador se ubicó en segundo lugar a nivel centroamericano en el 2014, superado únicamente por Panamá (la posición 60 de un total de 140 países), pero cayó al cuarto lugar en 2016. Sin embargo, en el subíndice de la calidad de carreteras se ha mantenido en segundo lugar desde 2014. En el ranking de calidad de infraestructura aeroportuaria, el país conservó el segundo lugar desde 2010 hasta 2015, pero pasó a tercer lugar en el 2016.

A nivel del Índice Global de Competitividad, que incluye otros factores además de la infraestructura (p.e. instituciones, estabilidad macroeconómica, educación e innovación), sufrió un deterioro en 2015-16 después de registrar una mejora sustancial en 2014-15. Como se aprecia en el gráfico 6, se ubicó en la posición 95 de un total de 140 países en el índice global.

El Salvador ha logrado algunos avances en los temas de logística y competitividad reflejados en las mediciones de indicadores internacionales

GRÁFICO 6

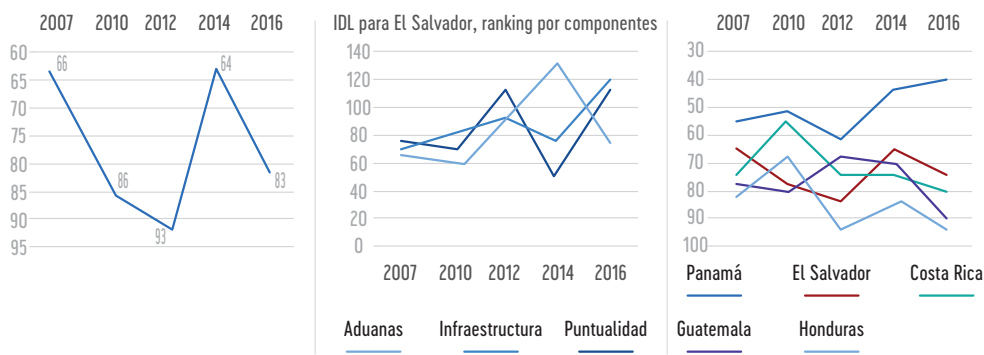
Posición de El Salvador en el ranking del índice de competitividad Global, ediciones 2008-2009 a 2015-2016



Fuente: Foro Económico Mundial, Índice de Competitividad Global (2008-2016).

GRÁFICO 7

Posición del país en el índice de desempeño Logístico (IDL)



Fuente: Banco Mundial, Índice de Desempeño Logístico (2007-2016).

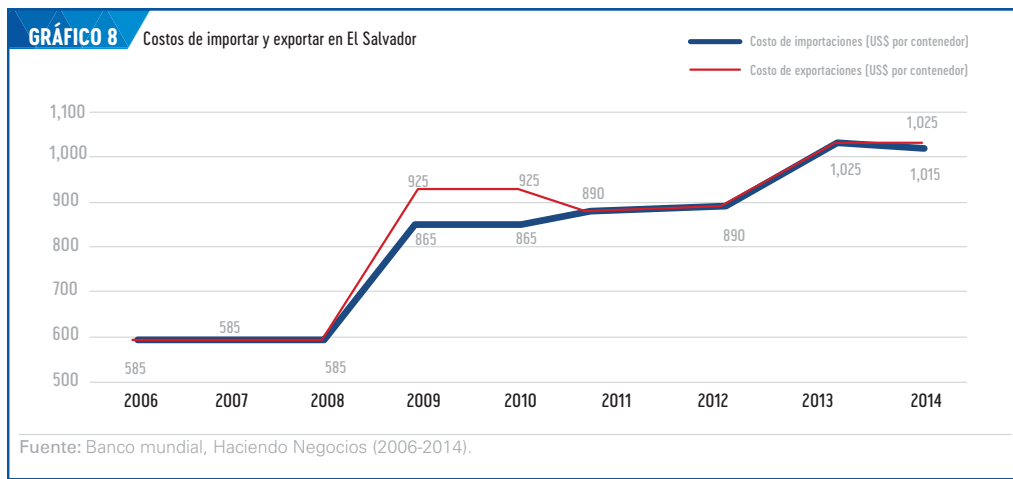
especializados; sin embargo, los avances no han sido suficientes.

El Índice de desempeño logístico (edición 2016) muestra un deterioro con respecto a la edición de 2014, pero se ubicó por encima de la posición alcanzada en 2012. El Salvador es el país mejor posicionado de Centroamérica después de Panamá en este indicador en los años recientes.

Sin embargo, aún queda mucho camino por recorrer si se quiere alcanzar el nivel de desempeño logístico de los países desarrollados.

En el gráfico 8 podemos ver cómo los costos de importar y exportar, uno de los componentes importantes de los costos logísticos, han ido en aumento en El Salvador.

Las deficiencias en infraestructura de carreteras en El Salvador y en la región centroamericana, mencionados anteriormente, afectan el transporte de la cadena logística. De acuerdo a los Estudios Territoriales de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE, 2006), la velocidad promedio de los vehículos de transporte en las carreteras de la región era de



solo 15-16 kph en el 2006. Datos más recientes, publicados por el BID, indican que la velocidad promedio de transporte del corredor es de 17 kph, debido a las deficientes condiciones de tránsito en varios tramos, infraestructura inadecuada de pasos de frontera e ineficientes accesos y controles fronterizos (Infante, 2012).

En cuanto a los costos logísticos, se sabe que estos oscilan entre el 9 y 10 % del PIB para los países de la OCDE. En América Latina y el Caribe se ubican entre el 18 y el 40 %, según el Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe, SELA (2011). Las mejoras en la infraestructura de transporte deberían permitir que los productos de la Región Mesoamericana llegaran a los mercados deseados más pronto y a un costo menor, impactando positivamente la productividad de del país.

En general, las cifras presentadas en este apartado sugieren que El Salvador debe continuar y escalar los esfuerzos que actualmente realiza por reducir los costos logísticos para aumentar la competitividad de sus productos.

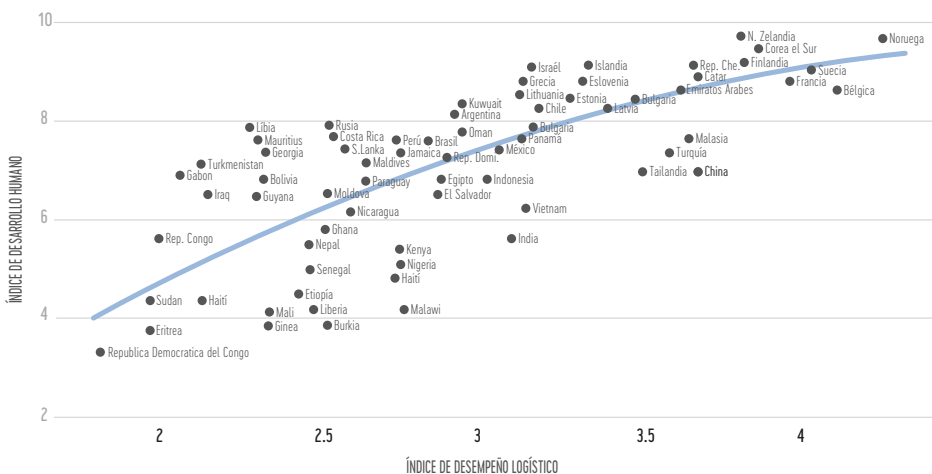
2.1 Desempeño Logístico y Desarrollo Humano:

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, también está relacionado de manera positiva con el desarrollo humano de la población (ver gráfico 9).

La infraestructura inadecuada es señalada como una de las causantes principales de altos costos logísticos y, como consecuencia, de rezagos en el desarrollo y el crecimiento económico. Por ejemplo, la Corporación Reto del Milenio (MCC) sostiene que la infraestructura antigua o inadecuada es una restricción al crecimiento económico de los países en vías de desarrollo. Por otro lado, numerosos estudios han señalado que una reducción en los costos de transacción mediante una mejora de la infraestructura facilitaría el intercambio comercial y con ello el desarrollo económico. Sin embargo, los niveles de inversión en infraestructura están muy por debajo de lo necesario en El Salvador y a nivel regional. Según la Cepal, Mesoamérica presenta una inversión promedio de 1.8 % del PIB en proyectos de infraestructura; pero se necesita una inversión del 6.2 % del PIB para cubrir la

GRÁFICO 9 Relación entre el Índice de Desarrollo Humano y el Índice de Desempeño Logístico



Fuente: Índice de Desarrollo Humano 2014 y Banco Mundial, Índice de Desempeño Logístico 2014.

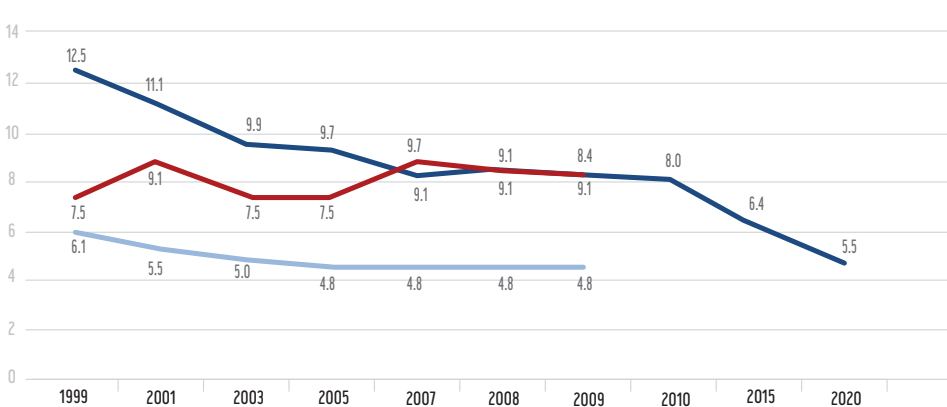
demanda de infraestructura en Centroamérica (Cepal, 2014). Una argumentación similar es presentada por un estudio del BID (Infante, 2012).

2.2 Corea del Sur: ejemplo de éxito

Existen ejemplos a nivel mundial de países que han logrado desarrollarse económicamente por

medio de la construcción de una visión clara, de largo plazo y con un enfoque dinamizador de la cadena logística de bienes y servicios. En 1953, la Guerra de Corea del Sur había terminado; pero este país había sufrido los costos del conflicto y la destrucción: llegó a niveles de pobreza sumamente altos. Sin embargo, una alta inversión en el capital humano, la creación de un clima

GRÁFICO 10 Evolución de los costos logísticos países seleccionados (1999-2020)



Fuente: Bases para la formulación de una política de logística y movilidad en Mesoamérica, Cepal, 2013.

propicio para la inversión, acompañado del Plan Nacional de Logística y Ley Nacional de Logística, no solo contribuyó a fortalecer la integración nacional, sino también a hacer de la economía coreana una más eficiente y competitiva.

Corea del Sur ha visto crecer su economía a medida que ha disminuido sus costos logísticos significativamente (ver gráfico 10). Aprovechando las condiciones geográficas excepcionales del país y la competitividad de sus puertos de Busan y Gwangyang (los cuales poseen condiciones geológicas para recibir grandes cargueros, capacidad disponible para crecimiento, servicios regulares de las grandes líneas navieras y tarifas más bajas que los puertos de Japón), el gobierno inició una serie de iniciativas tendientes a transformar la estructura logística poco efectiva del país en tan solo cinco años de mandato (2003 – 2008).

Actualmente, Corea del Sur constituye una de las mayores economías del mundo, ocupando el lugar número 13 en términos de PIB y la posición 25 en el índice de Desarrollo Humano. El Salvador cuenta con el potencial de dar ese mismo salto logístico. Se debe tomar en cuenta que el país asiático inició sus esfuerzos en logística hace no más de 60 años. Informes del Banco Mundial, mencionados en SELA (2011), han estimado que una mejora de la infraestructura de Centroamérica y el Caribe a los niveles de Corea, podrían incrementar las tasas anuales de crecimiento del PIB entre 1.4 % y 1.8 % y que la desigualdad se reduciría entre un 10 y un 20 %.

3. Infraestructura logística: una oportunidad para potenciar las exportaciones

La apertura hacia mercados internacionales es una ventana de oportunidades para el desarrollo del país. Esta permite que la actividad económica se expanda a nuevos niveles por medio de la atracción de nuevas inversiones, oportunidades masivas de empleo y la generación de divisas

internacionales. Por ello, el país debe contar con la infraestructura necesaria para potenciar las exportaciones, asegurándose de que esta no sea un obstáculo sino un facilitador del proceso exportador. Si se quieren reducir los tiempos y costos 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 a las estrategias nacionales.

Es necesario realizar estudios de los flujos de carga y mercancías para determinar cuáles son aquellos activos estratégicos que requieren ser potenciados para incrementar la productividad de los factores y mejorar la competitividad de los productos transables. Los enfoques siguientes pueden ser de gran importancia para comprender cómo lograr este objetivo.

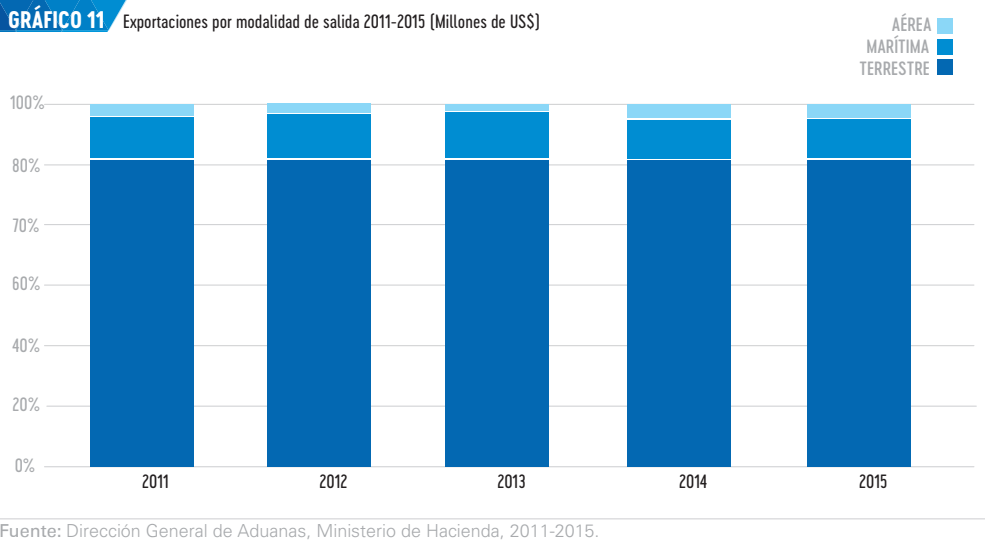
A. Flujo de mercancías por modo de transporte

El Salvador cuenta con diferentes modos de transporte que le permiten movilizar los bienes y servicios, siendo el terrestre 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 sale la mercancía del país, 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”.

Es 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 apartado, se toman los tres tipos de transporte por medio de los cuales sale la mercancía del país: terrestre, marítimo y aéreo.

GRÁFICO 11 Exportaciones por modalidad de salida 2011-2015 (Millones de US\$)



En el gráfico 11, se aprecia que el flujo de mercancías utiliza principalmente el modo de transporte terrestre con el 84 % para 2015; seguido del transporte marítimo que representa el 11 %; y, finalmente, el tipo de transporte aéreo con el 5 %.

De los datos anteriores, se deduce que el transporte marítimo representa una oportunidad para El Salvador. Su utilización es baja en términos de valor exportado y dada la importancia entre la conectividad marítima y los flujos de comercio exterior, es evidente que mientras mayor capacidad de transporte marítimo tenga el país, se obtendrán mayores oportunidades para comercializar hacia mercados más lejanos. De esta forma, se promueve una mayor apertura económica y un crecimiento más alto y sostenido.

Por lo tanto, la Transformación Productiva requerirá del fortalecimiento de la logística relacionada al transporte marítimo para la venta de los nuevos bienes complejos hacia mercados con mayores niveles de absorción, como el europeo y el asiático; sin descuidar los canales de transporte terrestre y aéreo para un mejor aprovechamiento de estos.

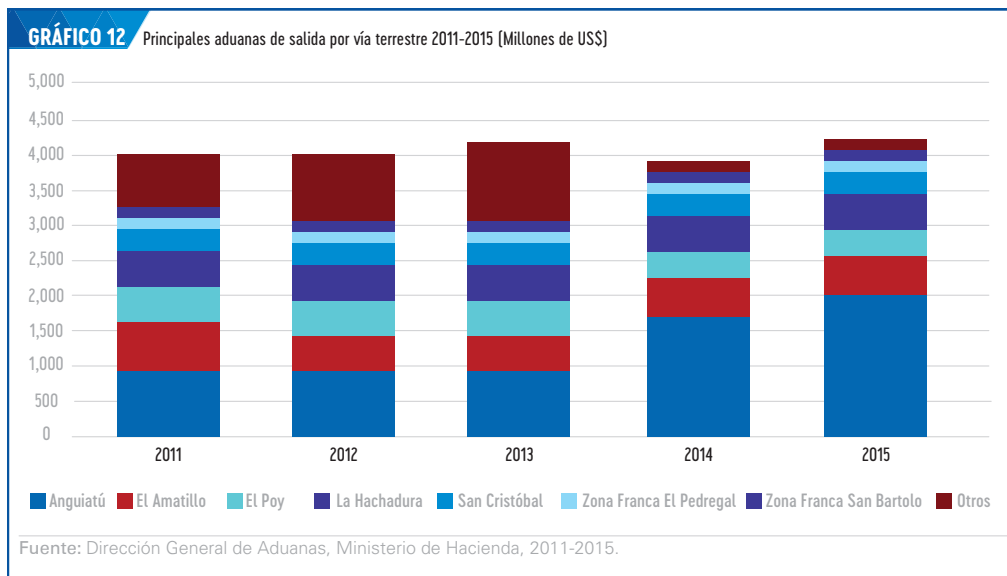
Esta información es útil para determinar qué tipo de infraestructura es la que más se demanda en el sector de productos transables. Además, se determina qué modos de transporte son los que necesitan una mayor inversión para ser potenciados.

La incidencia de un mayor flujo comercial por aduana terrestre, se debe a que los principales socios comerciales de El Salvador están geográficamente accesibles por esta vía: Estados Unidos y Centroamérica. Esto denota la importancia que tiene la inversión en las rutas terrestres.

B. Exportaciones por aduana

No basta con entender qué se produce. Al análisis debemos agregar la identificación de los principales puntos de tránsito de las exportaciones, ya que permite la focalización de esfuerzos para la atención de las demandas incrementales en las aduanas.

Las exportaciones del país, independientemente de la modalidad, salen a través de las fronteras Anguiatú, el Amatillo y el Poy. Estas fronteras son los principales pasos fronterizos y aduanales por la vía terrestre.



El gráfico 12 muestra las aduanas de tipo terrestre por las cuales sale la mayor cantidad de las exportaciones. Las fronteras de Anguiatú, el Amatillo y El Poy, representan en conjunto el 76 % del valor exportado a nivel nacional por la vía terrestre.

Esta información se puede complementar con datos sobre los mayores socios comerciales del país. De esta forma, podemos identificar aquellas aduanas y pasos de fronteras que le proporcionan al país las salidas para que sus productos se comercialicen en el exterior. Tal es el caso de Estados Unidos, quien absorbió alrededor del 47 % de las exportaciones del país para 2015, y cuyas principales fronteras de salida de los productos con dicho destino, son por la vía terrestre, seguida de la modalidad marítima; y, por último, la aérea, como se aprecia a continuación en el gráfico 13.

Otro de los principales destinos de las exportaciones, es precisamente Centroamérica. Para el caso, la modalidad de salida principal de las exportaciones se lleva a cabo en mayor parte por la vía terrestre.

C. Exportaciones de todo tipo de bienes

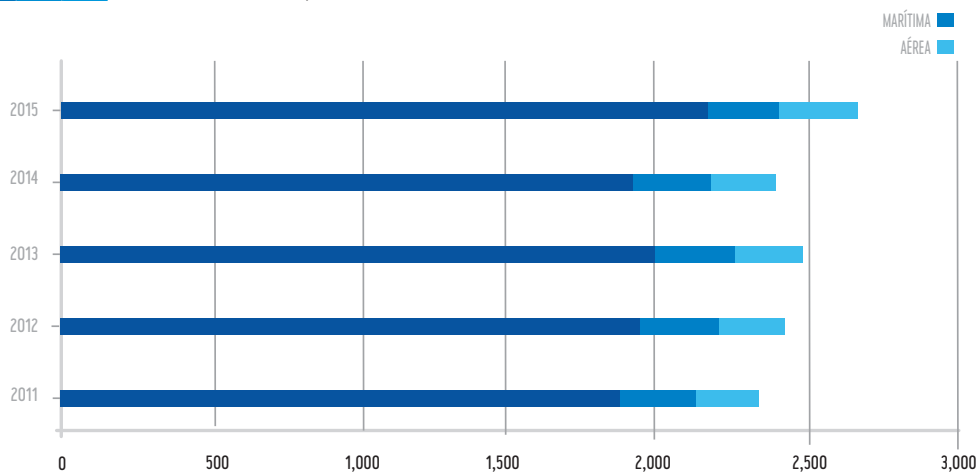
Una pregunta clave que se debe responder es: ¿Cuáles son aquellos bienes a los que el sector productivo del país se ha volcado? Es importante conocer qué tipo de productos son los que más se exportan; entre estos, se encuentran los relacionados a materias textiles y sus manufacturas, sector que ocupa el 46 % del total exportado para 2015; seguido de la industria agro y alimentaria, con el 20 % del total exportado; y, en tercera posición, el plástico y sus manufacturas con el 6.6 % del total.

Al identificar los centros productivos de mayor relevancia para el país, se puede lograr priorizar y focalizar las obras de infraestructura logística a manera de potenciarlas. Más adelante se hará un análisis más profundo de aquellos sectores productivos con mayor relevancia en El Salvador.

D. Tipificación de la carga por aduana

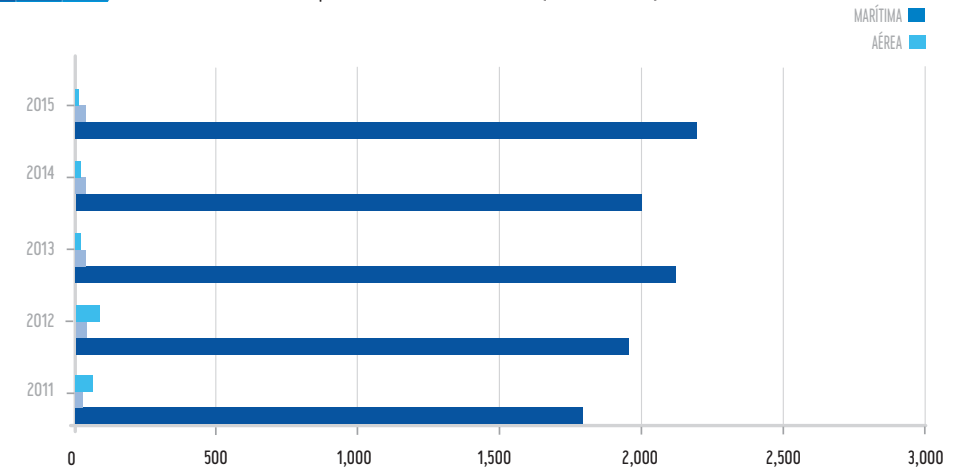
A este análisis se le puede agregar una dimensión más profunda combinando el análisis por producto con el análisis por aduana. En suma, lo

GRÁFICO 13 Modalidad de salida de las exportaciones hacia Estados Unidos 2011-2015 (Millones de US\$)



Fuente: Dirección General de Aduanas, Ministerio de Hacienda, 2011-2015.

GRÁFICO 14 Modalidad de salida de las exportaciones hacia C.A. 2011-2015 (Millones de US\$)



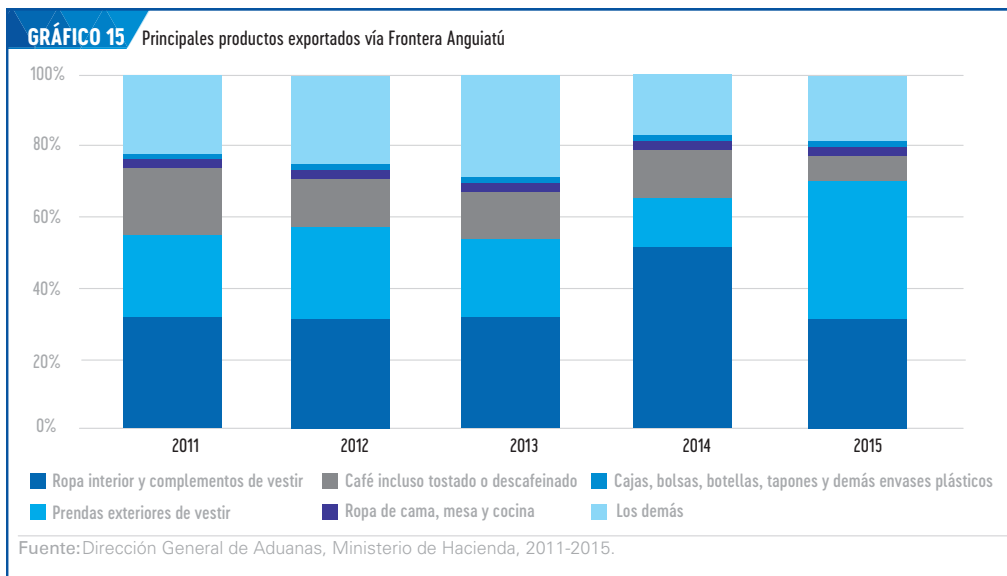
Fuente: Dirección General de Aduanas, Ministerio de Hacienda, 2011-2015.

que se pretende conocer son aquellos productos que pasan por una aduana determinada.

Así como se ha observado en los puertos, cada uno tiene una vocación natural hacia un determinado tipo de carga. Una posible explicación, puede ser que es más conveniente pasar ciertos tipos de

productos por un determinado puerto aduanero, debido a la cercanía que tienen con las rutas hacia los países que más demandan estos productos.

Independientemente de la razón por la cual se desarrollan estas vocaciones, este tipo de estudio ayuda a entender las



potencialidades de cada una de las aduanas y pasos de fronteras; sirviendo para impulsar dicha vocación, explotando los potenciales logísticos y dinamizando las exportaciones. Las gráficas siguientes muestran el tipo de mercancía que pasa por las principales fronteras salvadoreñas.

Por un lado, la frontera de Anguiatú, para el año 2015, presentó mayor dinamismo en la exportación de productos como ropa interior y complementos de vestir, prendas exteriores, café, ropa de cama, mesa y cocina, así como también cajas, bolsas y botellas. Los cinco principales productos descritos en el gráfico 15, representan el 82 % del total de exportaciones transadas por dicha frontera en 2015, y el 26 % del total de las exportaciones del país.

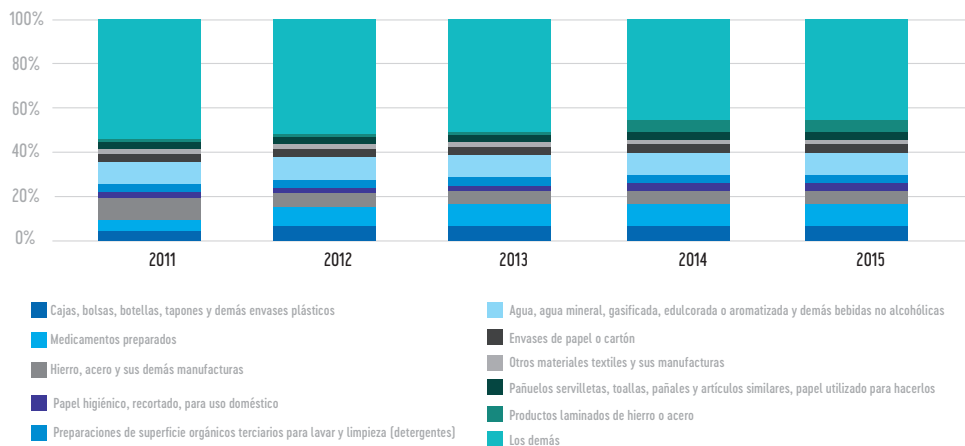
Por otra parte, por la frontera El Amatillo, transitan principalmente productos como cajas, bolsas y envases, medicamentos preparados, hierro y sus manufacturas, papel higiénico, detergentes, bebidas no alcohólicas, envases de papel y cartón, así como otras materias textiles, pañuelos y toallas, entre otros. El top de productos presentados a continuación, representaron en

2015 el 47 % del total que pasó por dicha frontera, y el 7 % del total exportado por el país.

En tercer lugar, por la frontera El Poy, transitan principalmente productos del sector textil y confección, manufacturas de plásticos, papel y cartón. Los productos abajo descritos, representaron el 70 % del total exportado a través de dicha aduana, y el 10 % del total exportado por el país para el año 2015.

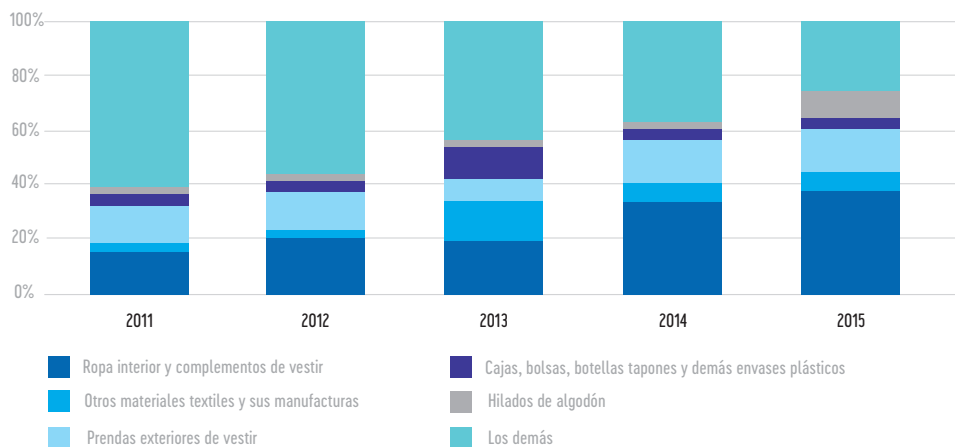
Las gráficas anteriores muestran datos sobre Anguiatú, El Amatillo y El Poy, fronteras por las cuales transita el 64 % de las exportaciones totales del país. Con base en las gráficas anteriores, se observa que existe una clara especialización de las fronteras salvadoreñas. Este análisis se puede complementar con información sobre los centros de producción salvadoreños. Por ejemplo, sería conveniente identificar aquellos centros productivos en los que se produce la mayor cantidad de productos textiles para focalizar proyectos de infraestructura que los conecten con los pasos de fronteras y aduanas que más relación tienen con esos tipos de productos.

GRÁFICO 16 Principales productos exportados vía Frontera El Amatillo



Fuente: Dirección General de Aduanas, Ministerio de Hacienda, 2011-2015.

GRÁFICO 17 Principales productos exportados vía Frontera El Poy



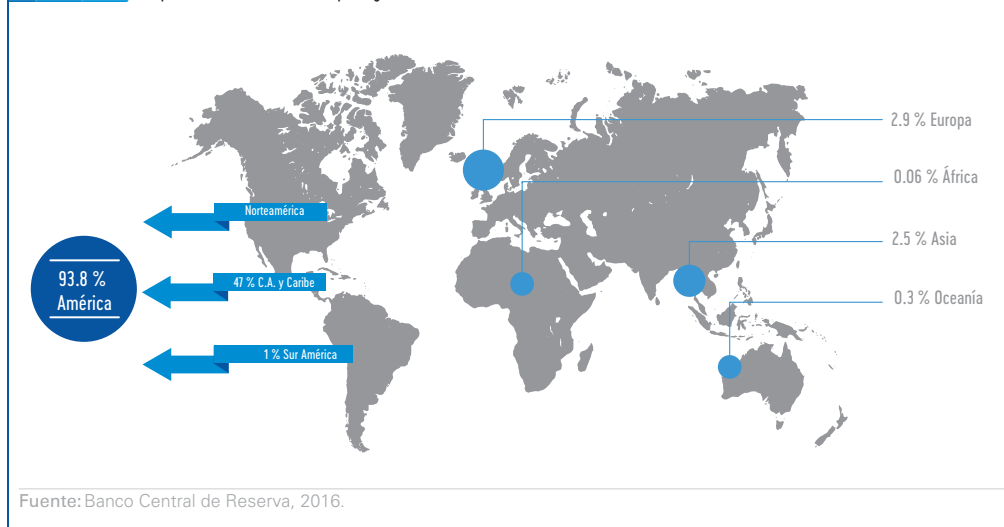
Fuente: Dirección General de Aduanas, Ministerio de Hacienda, 2011-2015.

E. Exportaciones por destino

En el gráfico 18 se observa que las exportaciones del país, según su destino, posicionan al continente americano como la principal región

de destino de las exportaciones salvadoreñas. Los montos destinados a dicha región crecieron 4 % de 2014 a 2015, pasando de \$4.9 mil millones a \$5.1 mil millones.

GRÁFICO 18 Exportaciones de bienes de ES por región de destino



Europa y Asia registran participaciones de 2.9 % y 2.5 %, respectivamente. Estados Unidos es el principal destino de exportación de El Salvador, en 2015 se vendieron US\$ 2,557 millones a este destino, que acapara el 46 % del total exportado. En comparación con 2014, las exportaciones hacia EE.UU. presentaron una variación porcentual del 6 % con respecto al año anterior.

4. Sectores productivos y desafíos logísticos

En coordinación con la *Política Nacional de Fomento, Diversificación y Transformación Productiva (Pnfdtp)*, la *Política Integrada de Movilidad y Logística para el Desarrollo Productivo* y la *Facilitación del Comercio* retoma los sectores estratégicos que fueron obtenidos del análisis que durante 2012-2013 realizaron el Banco Central de Reserva (BCR), el Ministerio de Economía (MINEC) y el Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones de El Salvador (Proesa); y que, además, coinciden con los sectores que presentan desafíos en materia logística. El análisis de los sectores estratégicos fue una fase del proceso de diseño

de la Pnfdtp y un insumo importante durante la consulta con actores clave de la sociedad salvadoreña durante dicho proceso.

Para la selección de sectores, se aplicó una metodología que permite representar a la estructura productiva de la economía en un plano que ordena las actividades productivas en función de: a) su contribución a la generación de valor agregado; b) provisión de empleo; y, c) concentración de unidades económicas dedicadas a cada actividad productiva. Este ejercicio da un panorama global de la orientación de los recursos disponibles en la economía y los beneficios que generan los mismos.

Para la identificación de los sectores se utilizaron dos metodologías:

1. Espacio de productos: BCR, Amaya y Cabrera (2013) lo definen como una herramienta analítica que representa la estructura exportadora de un país como una red, estando en el centro de ella aquellos productos más complejos y de alta productividad, que los dota

de mayores ventajas comparativas reveladas; mientras que, en la periferia se ubican los productos menos complejos y de menor productividad. Asimismo, muestra el grado de similitud de las capacidades para producir otros bienes, dando la oportunidad de diversificar la producción; es decir, realizar una transformación productiva. La transformación productiva, desde la perspectiva del espacio de productos, tiene un impacto importante en el crecimiento económico, dado que los productos que se encuentran en la periferia de la red son menos sofisticados y con mayor probabilidad de ser producidos por una gama de países; mientras que, las exportaciones del núcleo presentan mayor complejidad, mayor similitud y son más idóneos para el proceso de transformación productiva (transitar de productos de baja productividad a productos de alta productividad). De esta forma, los sectores identificados corresponden a los productos en los que El Salvador posee mayores ventajas comparativas reveladas y mucha proximidad con otros que requieren de similares capacidades para producirlos.

2. Análisis de la estructura productiva nacional: mediante su aplicación se definen sectores que en el corto plazo se ubican en la etapa de “Fomento” y “Diversificación”; los cuales tienen potencial de transformar sus productos o servicios en el mediano y largo plazo. Estos sectores revelan una alta ponderación de los criterios siguientes:

- Generación de valor agregado
- Provisión de empleo
- Nivel de exportaciones
- Grado de encadenamiento

Fue así como, a partir de la identificación de los sectores que producen los productos con mayor ventaja comparativa revelada, se examinó la información concerniente al desempeño agregado de los sectores en términos de generación de valor agregado, provisión de empleo, nivel de exportaciones y grado de encadenamiento. Este ejercicio buscaba construir y complementar un panorama más integral sobre las condiciones actuales de los sectores, y cómo estos sirven de plataforma para aprovechar las potencialidades identificadas a nivel de productos.

Además del análisis basado en el método del Espacio de productos, se realizó un ejercicio complementario de identificación de sectores productivos de interés para el desarrollo de iniciativas relacionadas al Fomento y la Diversificación, con el objetivo de construir las condiciones para el desarrollo de los mismos; y que, en un horizonte de tiempo más amplio, puedan desarrollarse para convertirse en sectores de gran relevancia en la estructura productiva del país, como es el caso en particular de los sectores: agroindustria, alimentos y bebidas, artesanías de exportación, papel y cartón y calzado.

Finalmente, considerando al sector terciario de la economía como estratégico para el fomento y la diversificación productiva y la generación de empleo, particularmente para la población juvenil, se sumaron a la propuesta los sectores de servicios especializados que tienen posibilidades de expansión en el aprovechamiento de las tendencias mundiales: servicios empresariales, logística, industria informática, servicios médicos, industrias creativas, aeronáutica, turismo. El alto potencial de estas ramas productivas para incrementar la productividad se conjuga con un mayor grado de exigencias al resto de la economía para contar con personal especializado, lo que se traducirá en mayor valor agregado, mejores salarios y condiciones laborales (Minec, 2014).

Para lograr una transformación productiva exitosa en el país, mediante el impulso de estos sectores,

Tabla 2 Sectores estratégicos seleccionados según la Política Nacional de Fomento, Divesificación y Transformación Productiva

Industria	Servicios
· Agroindustria	· Servicios empresariales
· Alimentos y bebidas	· Logística
· Textil y confección	· Servicios médicos
· Química - farmacéutica y cosmética natural	· Industrias creativas
· Plásticos	· Aeronáutica
· Electrónicos	· Turismo
· Calzado, cuero y accesorios	· Industria informática
· Artesanía de exportación	
· Papel y cartón	

Fuente: Ministerio de Economía, 2014.

Tabla 3 Sectores que constituyen apuestas productivas: oportunidades y desafíos para la logística

Industria	Sector
· Maduro	1. Agroindustria 2. Textiles especializados y confección 3. Turismo
· Emergente	4. Servicios empresariales a distancia 5. Aeronáutico 6. Energía
· Nuevo	7. Manufactura liviana

Fuente: Proesa, 2015.

no solo es necesario fortalecer y ampliar los conocimientos sobre las técnicas de producción y contar con los factores productivos adecuados, sino también, superar aquellos elementos que desde el ámbito de la movilidad y logística obstaculizan la realización eficiente de la actividad económica, tanto a nivel interno como hacia el resto del mundo.

La capacidad de los productos de estos sectores para generar ingresos depende de la eficiencia con la que son producidos, y de la eficiencia con la que son comercializados. Adicional a la necesidad de contar con mano de obra calificada, transferencia tecnológica y proveedores de insumos y servicios complementarios, el éxito de las empresas de estos sectores, en relación a su eficiencia en el proceso de producción y comercialización en el marco de la movilidad y

logística, requiere de una mejora en los tiempos y procesos en aduanas; mejora de la entrega de permisos ambientales; simplificación y actualización de normativas; reducción de los costos de la energía eléctrica; mejora de la infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria, tanto en calidad como en tamaño; así como, integrar los diversos componentes de la movilidad y logística en la cadena de valor de los sectores.

La tabla 3 muestra las apuestas productivas y su relación con las brechas o factores asociados a la logística que inciden en el desarrollo de cada sector, las cuales deberán ir disminuyendo mediante una estrategia integrada donde se mejore la coordinación del desarrollo logístico con las apuestas en materia económica. (Proesa, 2015).

5. Inversiones para la integración logística centroamericana y mesoamericana

Tal como lo estableció la Cepal, la ejecución de obras de infraestructura, en el marco de la integración regional, permite la internacionalización de la prestación de los servicios, lo cual favorece la integración económica, política y social entre los países; y, contribuye a suplir algunos déficit de dotación de recursos naturales que algunos países pudieran registrar. Por lo tanto, una adecuada disponibilidad de obras de infraestructura de interés regional, así como la prestación eficiente de los servicios conexos, contribuye a que los países puedan alcanzar un mayor grado de especialización productiva y desarrollar ventajas competitivas en los mercados globales. En este sentido, la integración de la infraestructura a nivel regional es sin duda un tema clave para potenciar el crecimiento y alcanzar mayores niveles de desarrollo en la región.

El 36 % de las exportaciones de El Salvador tienen como destino los países de la región

centroamericana y estas se realizan mayormente por vía terrestre.

Para el comercio exterior de El Salvador, la primera prioridad continúa siendo mejorar la conectividad y los costos de transar a través de las fronteras. El Amatillo consolida la ruta de transporte de carga de Centroamérica.

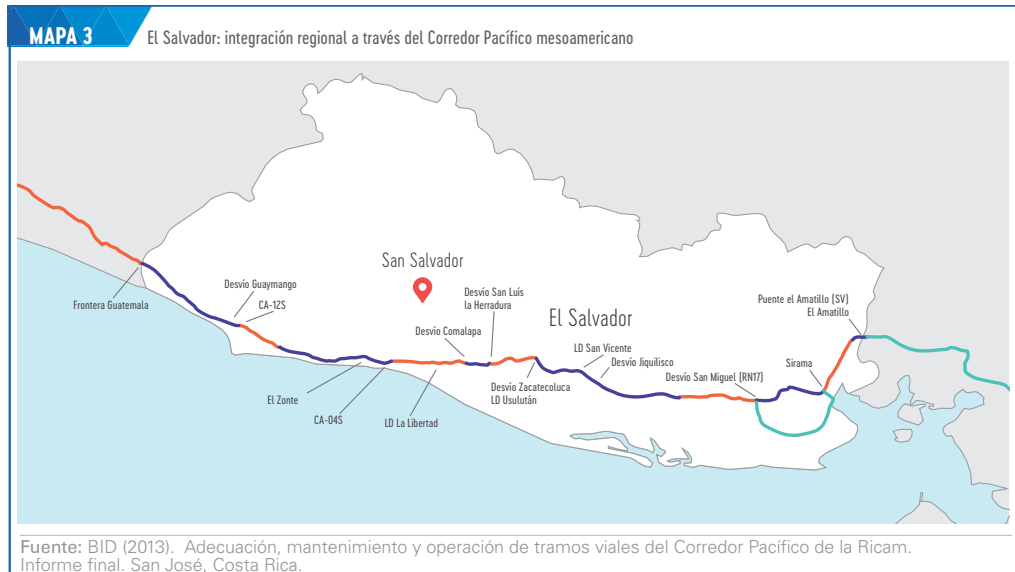
Como parte de una estrategia de integración regional, los países: México, Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia y República Dominicana, participan en el Proyecto de Mesoamérica, el cual es el mecanismo establecido para facilitar el diseño, financiamiento y ejecución de proyectos de integración regional en materia de infraestructura, conectividad y desarrollo social. Entre las iniciativas de trabajo que define el proyecto, se encuentra la integración vial, que comprende el desarrollo de la Red internacional de carreteras mesoamericanas (Ricam). Dentro de la estructura de dicha red se encuentra el Corredor Pacífico (CP), el cual representa la ruta más corta entre Puebla y Ciudad de Panamá, tornándose en el corredor de integración más eficiente para



Mesoamérica. La integración regional a través del Corredor Pacífico Mesoamericano, se muestra en el mapa 2.

El Corredor Pacífico mesoamericano para El Salvador se vincula directamente con la apuesta del Gobierno por el desarrollo de la Franja Costero Marina (FCM), que cuenta con las siguientes características:

- Se encuentra la principal infraestructura logística y estratégica del país: el Aeropuerto Internacional y los puertos Acajutla y La Unión.
- En la FCM se encuentran ubicados los cinco activos naturales principales, tanto por su valor paisajístico como por su alta biodiversidad y función en la



reproducción de recursos pesqueros: la Barra de Santiago, Los Cóbano, el Estero de Jaltepeque, la Bahía de Jiquilisco y la Bahía de La Unión.

- En la FCM se encuentra el 51 % de las mejores tierras agrícolas, incluyendo las clases I, II y III.
- La inversión en la FCM permite incorporar el mar territorial a la vida productiva y cultural del país, que equivale, aproximadamente, a cuatro veces el tamaño del territorio nacional.
- Existe un gran potencial de aprovechar la capacidad productiva y sostenible de los recursos costeros marinos.
- Además, en este territorio se encuentran ya en ejecución o programados para realizarse, entre 2013 y 2014, aproximadamente 940 proyectos de desarrollo que impulsan las instituciones gubernamentales.

5.1 Inversión pública

Las instituciones del Gobierno vinculadas a la movilidad de personas y al traslado de bienes y servicios, están llamadas a realizar inversiones que contribuyan a: mejorar las condiciones de la ciudadanía a partir de la facilitación comercial, agilización de trámites, mejora de procesos, adquisición de tecnología logística avanzada, provisión de infraestructura de orden estratégico y con visión de largo alcance.

5.2 Inversión privada

El fortalecimiento de la integración regional, además de estar fundamentada en la interdependencia comercial de los países miembros, también está estrechamente relacionado a las complementariedades económicas de cada país de la región. Las inversiones privadas y las apuestas económicas de cada país son un elemento fundamental a considerar, para lograr una verdadera integración regional que respete e integre las apuestas como país y como conjunto. La inversión logística de El Salvador debe ser complementaria y sinérgica con respecto al resto de países de la región, a fin de potenciar la conectividad física de los países que disminuya los costos y tiempos del



transporte de la cadena logística de las empresas como un medio para elevar la competitividad de la región y de cada país.

Una de las apuestas de inversión logística, en el que debe promoverse la participación del sector privado de nuestro país en los próximos años (ver gráfico 19), es el sector aeronáutico. El Salvador cuenta con casi 30 años de experiencia en el desarrollo de la industria, como resultado de esta experiencia se ha convertido en un referente en el mapa aeronáutico mundial, brindando servicios a líneas aéreas como Southwest Airlines, US Airways, Jet Blue, Avianca y Volaris.

Se ha trabajado en la diversificación de la matriz energética y el fomento a las fuentes renovables de energía, lo que ha dado pie al establecimiento de nuevos proyectos de generación de energía eléctrica, incluyendo energía renovable y a la expansión de proyectos existentes.

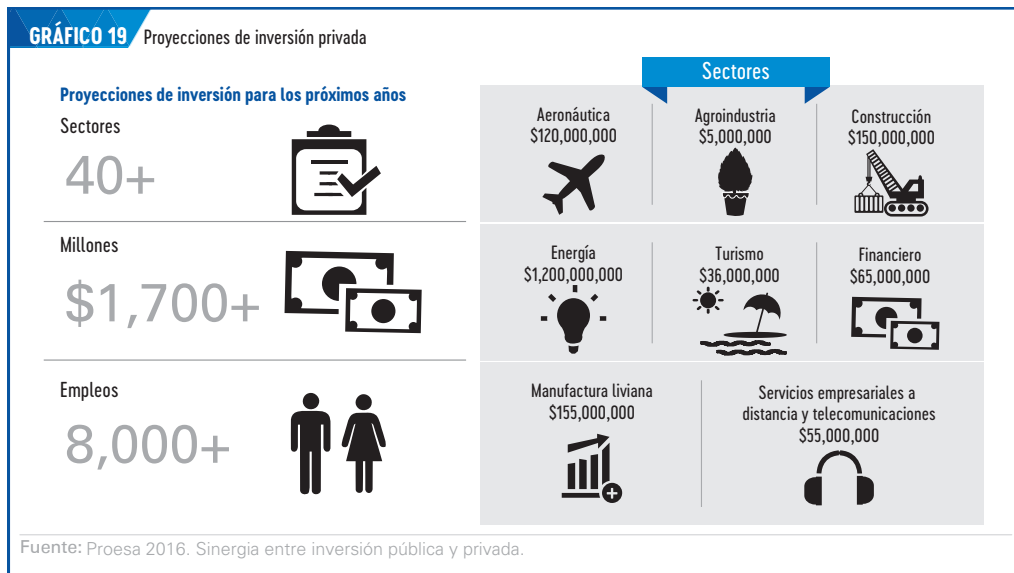
En manufacturas livianas, El Salvador ofrece oportunidades de inversión para empresas fabricantes de dispositivos médicos, autopartes y electrónicos, ofreciendo bajos costos de operación y capital humano altamente calificado,

habiendo establecido una exitosa plataforma de manufactura de componentes electrónicos con más de 30 años de credibilidad comprobada.

Dado las ventajas que el país ofrece, tales como: un acento neutral en inglés y español, afinidad cultural con Estados Unidos y Latinoamérica y un mercado de telecomunicaciones abierto y competitivo, la industria de servicios empresariales a distancia ha experimentado un crecimiento sin precedentes en los últimos años.

En materia de textiles y confección, se cuenta con una industria verticalmente integrada y con acceso preferencial a los mercados más importantes. Actualmente, en el país operan más de 260 compañías reconocidas a nivel mundial y se cuenta con el único clúster de sintéticos en Centroamérica.

El Salvador debe buscar la creación de sinergias y complementariedades entre la inversión pública y privada con la finalidad de aumentar su impacto, que se refleje en la creación de empleo, crecimiento y desarrollo. Para lograr eficacia, deben existir incentivos que motiven a una mayor coordinación



y complementariedad de las fuentes de financiamiento, eliminando la fragmentación y la dispersión de la ayuda de entidades cooperantes.

La Política Integrada de Movilidad y Logística debe formularse de manera que permita hacer uso de las diferentes fuentes de financiamiento existentes y la creación de nuevas modalidades, que permitan agilizar el desarrollo de proyectos e integrar esfuerzos entre los diferentes actores.

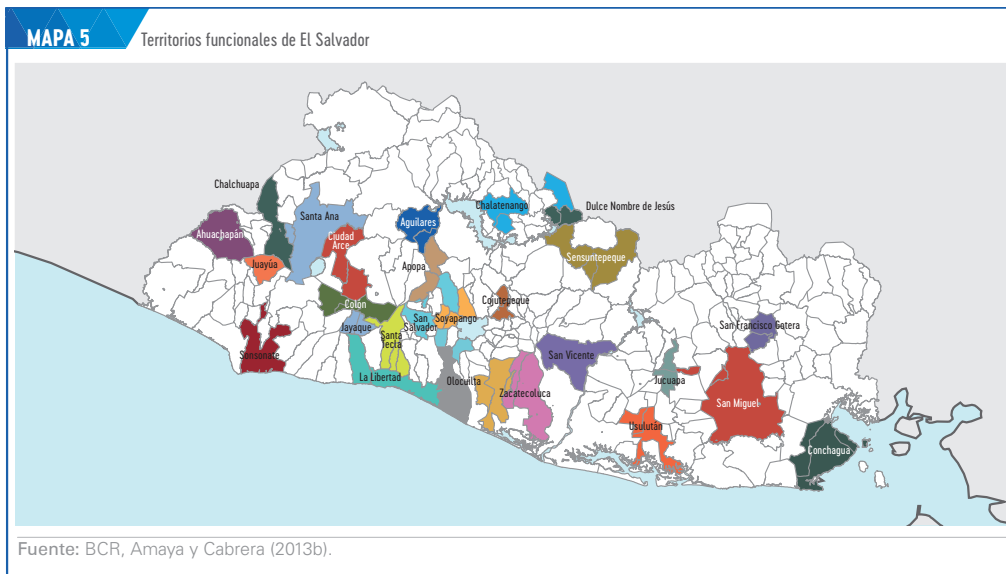
Entre las modalidades de financiamiento que se pueden implementar para crear sinergias, se encuentra la inversión privada nacional, la inversión extranjera directa (IED), la inversión de los salvadoreños en el exterior, la inversión presupuestaria del estado, el financiamiento con emisión de instrumentos financieros, los socios público-privados, el financiamiento reembolsable y el no reembolsable, y la ayuda oficial al desarrollo.

6. Desarrollo social y logístico sustentables

6.1. Identificación de mercados de trabajo e importancia de la logística en el tránsito de personas

La identificación de los mercados de trabajo es un paso fundamental para la elaboración de políticas de desarrollo territorial, ya que permite la focalización de los esfuerzos relacionados a la infraestructura para la conectividad, dada la relación existente entre ubicación geográfica, desigualdad y pobreza (BCR, Amaya y Cabrera, 2012).

Una opción para valorar el grado de conexión entre los municipios y la necesidad de movilidad de las personas a sus lugares de trabajo es el de analizar los Territorios Funcionales (mercados de trabajo) utilizando una metodología de análisis de conglomerados, que permite construir una matriz de proximidad a partir de la información disponible en el VI Censo de



Población y V Censo de Vivienda, realizados en el año 2007 en El Salvador.

Se denomina Territorio Funcional al “espacio que contiene una alta frecuencia de interacciones económicas y sociales entre sus habitantes, sus organizaciones y sus empresas” (BCR, Amaya y Cabrera, 2013b). En el mapa 5 se detallan los territorios funcionales identificados, los cuales se construyen a partir de una matriz de intercambio de trabajadores entre municipios. En color se encuentran resaltados los territorios compuestos por dos o más municipios (Territorios Multimunicipales); en blanco, delimitados por las líneas de color negro y enumerado, se presentan los territorios compuestos por un solo municipio (Unimunicipales).

El mapa permite visualizar las interacciones económicas y sociales de los habitantes a partir de la matriz de intercambio de trabajo entre municipios (lugares de asentamiento versus localización geográfica de sus trabajos), construyendo los conglomerados que permiten identificar los territorios en los que sus habitantes presentan altos niveles de interacciones. En el análisis, se encontraron 27 Territorios Funcionales Multimunicipales y 191 Territorios Funcionales Unimunicipales. En principio, esto permite observar las áreas donde la conectividad es clave en base a la dinámica actual.

De ahí que, desde el punto de vista logístico, el Territorio Funcional es importante como instrumento para la definición territorial de las políticas que faciliten las conexiones viales, pues las personas viven, transitan y trabajan en estas zonas.

6.2 Conectividad de los territorios y su vinculación con mapa de pobreza

La Política Integrada de Movilidad y Logística para el Desarrollo Productivo y la Facilitación del Comercio prevé impactar en el Mapa de pobreza nacional donde se identifican las áreas geográficas caracterizadas por las distintas dimensiones de

pobreza. La medición de Pobreza Multidimensional se introdujo en el año 2015, la cual complementa el análisis por el método de los ingresos, ya que como se sabe, este es un fenómeno más complejo que afecta la calidad de vida y el acceso de las familias a mejores oportunidades.

Contar con una política enfocada en crear la infraestructura para la conectividad será un factor determinante para la generación de empleo, el aumento de la productividad del factor trabajo y la mejora en la capacidad de generación de ingresos de las familias; es decir, que permitirá crear capacidades y acceso a oportunidades de manera igualitaria para superar las condiciones actuales de pobreza, focalizándose en los grupos poblacionales y áreas geográficas donde existe mayor incidencia de pobreza.

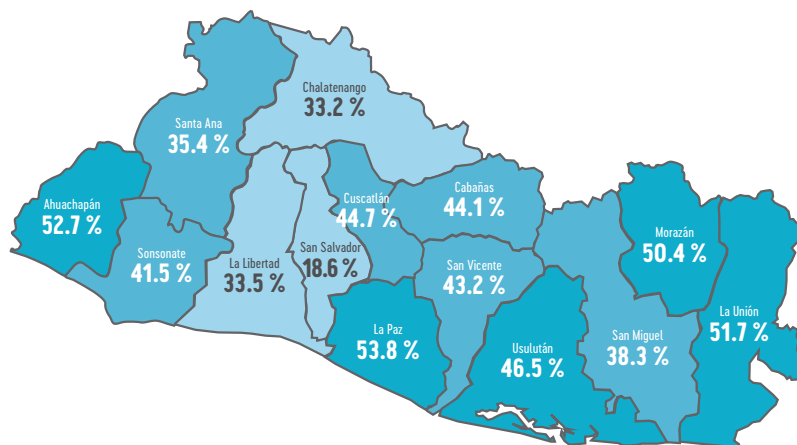
Las dimensiones definidas para esta medición incluyen: educación, condiciones de la vivienda, trabajo y seguridad social, salud, servicios básicos y seguridad alimentaria, y calidad del hábitat; dentro de las cuales se definen 20 indicadores que permiten evaluar la existencia de pobreza multidimensional, que de acuerdo a la metodología propuesta se tiene que, si en un hogar existen privaciones en al menos siete indicadores, este es considerado como pobre multidimensional.

Los resultados muestran que en El Salvador un 35.2 % de los hogares enfrentan pobreza multidimensional, es decir un total de 606,000 hogares que representan 2.6 millones de personas (STPP y Minec – Digestyc, 2015). Hay que mencionar que los mayores niveles de privación de estos hogares se encuentran en los siguientes indicadores: baja educación de adultos (97.7 %), falta de acceso a la seguridad social (90.8 %), subempleo e inestabilidad en el trabajo (84.4%), falta de acceso a saneamiento (83.7 %) y hacinamiento (79.6 %).

En el mapa 6 se analiza territorialmente la situación de la pobreza, según el mapa se

MAPA 6

Mapa de incidencia de la pobreza multidimensional por departamento (porcentaje de hogares)



Fuente: Medición de Pobreza Multidimensional El Salvador, 2015.

tiene que existen departamentos en los que más de la mitad de los hogares enfrentan pobreza multidimensional tal es el caso de: La Paz (53.8 %), Ahuachapán (52.7 %), La Unión (51.7 %) y Morazán (50.4 %). Por otra parte la pobreza multidimensional afecta más a los hogares del área rural que los del área urbana, representando un 58.5 % y un 22.5 %, respectivamente. Es en este marco, contar con una Política Integrada de Movilidad y Logística, permitirá dirigir acciones concretas a las áreas geográficas identificadas con mayor incidencia de pobreza, que permitan elevar los niveles de bienestar de esos hogares.

Al combinar el análisis de la pobreza multidimensional con los territorios funcionales, se observa que a medida que se pasa de los municipios más urbanizados a aquellos menos urbanizados (de Territorios Multimunicipales a Territorios Unimunicipales) se tienen mayores porcentajes de población pobre multidimensional. En los territorios rurales, el porcentaje de población pobre casi quintuplica a la de los territorios urbanos. Esto plantea una situación importante. Se vislumbra que las desigualdades

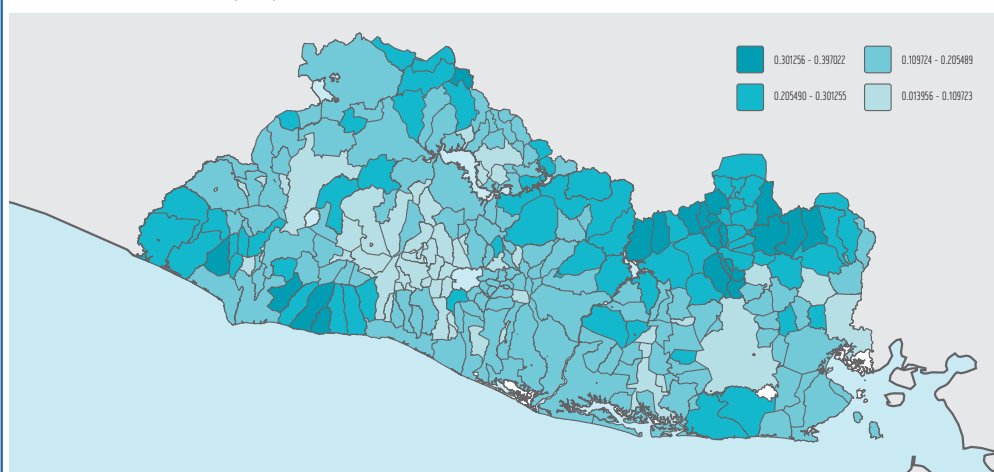
tienen expresiones territoriales que delimitan las brechas en el estilo de vida de la población.

Este tránsito en los niveles de pobreza, también está presente en las expresiones extremas de la misma, ya que aquellos territorios denominados pobres severos cuentan con un nivel de correlación elevado entre los indicadores de Incidencia e Intensidad de la pobreza, lo que significa que en los territorios donde se encuentran altos niveles de población pobre, también se presenta alta severidad; dichos territorios son generalmente municipios rurales.

Por tanto, la población que reside en las zonas rurales ven limitadas sus oportunidades al tener dificultades para su traslado hacia sus labores educativas y productivas de una manera eficiente, por lo que es necesario crear la infraestructura necesaria que facilite el acceso a estas nuevas oportunidades.

6.3 Priorización territorial

La Política Integrada de Movilidad y Logística para el Desarrollo Productivo y la Facilitación del

MAPA 7**El Salvador: mapa de pobreza multidimensional**

Fuente: BCR, Amaya y Cabrera 2012 y 2013.

Comercio (PIML) incluye una serie de actividades y acciones encaminadas a convertir a El Salvador en un país altamente productivo, con potencial de atraer inversiones mediante costos logísticos bajos, respecto a los de la región; y, que permita en el largo plazo su transformación y diversificación. Por tanto, la PIML debe mantener una estrecha vinculación con la Política Económica, y más aún con la Política Productiva a fin de que tenga el impacto esperado en la economía y su tejido productivo, ya que plantea como lineamientos estratégicos generales, el desarrollo humano como fin último, mediante la apuesta a las exportaciones, a su diversificación, y la visión del país vinculada al sector logístico.

La Política Integrada de Movilidad y Logística parte de la priorización sectorial definida en la Política de Fomento, Diversificación y Transformación Productiva, es decir, focalizando los esfuerzos en los sectores que han demostrado tener mayor potencial respecto al resto de sectores de la economía, y que por tanto requieren que se les facilite su quehacer productivo.

Por otra parte, y partiendo del Plan Quinquenal de Desarrollo 2014-2019, en su objetivo No 1: “Dinamizar la economía nacional para generar oportunidades y prosperidad a las familias, a las empresas y al país”, se contempla el “Desarrollo inclusivo *en los territorios* con base en sus vocaciones y potencialidades productivas”. Bajo ese contexto y dentro del eje número 1, el diseño de la Política de Movilidad y Logística se enmarca en la Estrategia número 1, línea de acción número 4: “Desarrollar la movilidad, logística, transporte, puertos y aeropuertos”.

Dicho lo anterior, la PIML pretende influir positivamente en las metas planteadas en el PQD 2014-2019, particularmente en lo referido a infraestructura, por lo que también se ha partido de la priorización territorial de los sectores estratégicos de la Política de Fomento, Diversificación y Transformación Productiva, para la cual se elaboró un análisis ad hoc de acuerdo a las necesidades de información de los ejecutores de programas de apoyo empresarial que en este caso puede aportar para la toma de decisiones de las inversiones públicas.

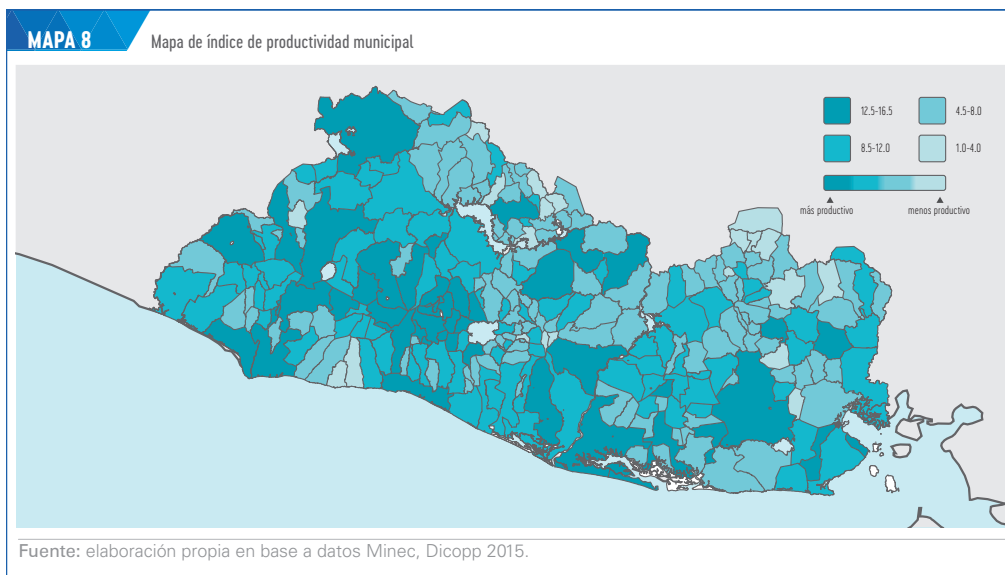
La Dirección de Coordinación de Políticas Productivas del Ministerio de Economía elaboró a inicios de 2015 un ejercicio de identificación económica sectorial, al cual se le denominó internamente como “Índice de Productividad Municipal”. En este, mapea por municipio, las actividades económicas en base a su CIU (Clasificador Industrial Internacional Uniforme), y su aporte a la dinámica económica de cada municipio con el cruce de variables tales como: Unidades Económicas Efectivas (Robustez Sectorial), Empleo Promedio, Volumen de Exportaciones Promedio, Ingreso Promedio por Unidad Económica, Diversificación Sectorial y Encadenamiento.

La ecuación utilizada para poder definir el potencial productivo de cada territorio fue la siguiente:

$$IPM_i = 0.5(PEP+PPVB)+(UEE+DIVER+Enc)$$

En donde,

- IPM: Índice de Productividad Municipal.
- J: Municipios.
- PEP: Proporción del Empleo Promedio por Unidades Económicas Efectivas, ajustado por población.
- PPVB: Proporción del Promedio de Ventas Brutas por cada empresa de la Política.
- UEE: puntaje por Unidades Económicas Efectivas por municipio, es decir, las empresas pertenecientes a los sectores de la Política.
- Diver: puntaje por número de sectores de la Política, existentes en el municipio.
- Enc: grado de encadenamiento de actividades económicas dentro del municipio. Se utiliza el Ranking de Encadenamiento por producto realizado por la Unidad de Inteligencia Económica del Minec.



Índice de productividad municipal

Tabla 4 Top 25 incluyendo el AMSS

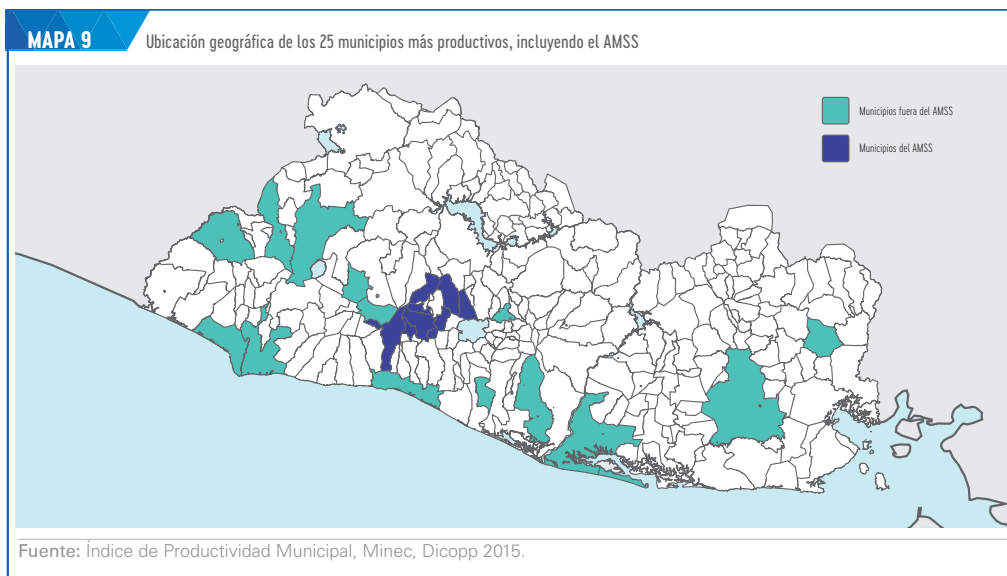
Municipio	IPM
· Soyapango	16.50
· San Marcos	16.50
· Ilopango	16.00
· Sonsonate	16.00
· Antigua Cuscatlán	15.50
· Santa Ana	15.00
· Apopa	15.00
· Colón	15.00
· El Rosario	15.00
· San Salvador	14.50
· San Miguel	14.50
· Santa Tecla	14.50
· Tonacatepeque	14.50
· Ahuachapán	14.50
· San Martín	14.50
· Chalchuapa	14.00
· Cuscatancingo	14.00
· Zacatecoluca	14.00
· Ciudad Arce	14.00
· Acajutla	14.00
· Cojutepeque	14.00
· Jiquilisco	14.00
· La Libertad	14.00
· Mejicanos	14.00
· Santa Rosa de Lima	13.50

Fuente: Índice de Productividad Municipal, Minec, Dicopp 2015.

Tabla 5 Top 25 sin incluir el AMSS

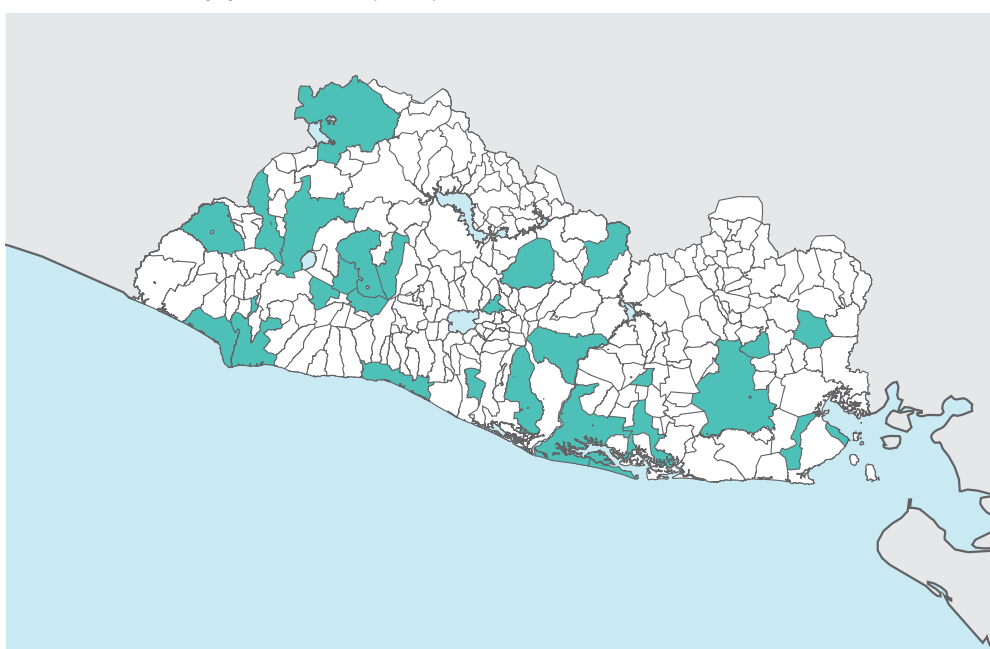
Municipio	IPM
· Sonsonate	16.00
· Santa Ana	15.00
· Colón	15.00
· El Rosario	15.00
· San Miguel	14.50
· Ahuachapán	14.50
· Chalchuapa	14.00
· Zacatecoluca	14.00
· Ciudad Arce	14.00
· Acajutla	14.00
· Cojutepeque	14.00
· Jiquilisco	14.00
· La Libertad	14.00
· Santa Rosa de Lima	14.00
· Usulután	13.50
· Ilobasco	13.50
· Metapán	13.50
· Quezaltepeque	13.50
· Armenia	13.50
· La Unión	13.50
· San Francisco Gotera	13.50
· Santiago de María	13.50
· San Juan Opico	13.00
· San Vicente	13.00
· Sensuntepeque	13.00

Fuente: Índice de Productividad Municipal, Minec, Dicopp 2015.



MAPA 10

Ubicación geográfica de los 25 municipios más productivos, sin AMSS



Fuente: Índice de Productividad Municipal, Minec, Dicopp 2015.

Para el análisis de las variables antes mencionadas, se utilizó la información proveniente de:

- Directorio Económico 2011-2012
- Censo Económico 2005
- Ranking de Encadenamiento a partir del Censo Económico 2005

Teniendo en cuenta que, para cada indicador de la ecuación, el mejor puntaje por variable es 20 y el peor es cuatro; eso significa que, en su totalidad, mientras más alto sea el valor del municipio, mejor posicionado está respecto al resto. Dicho lo anterior, el ranking territorial en general, ubica a los municipios del país de más productivos a menos productivos, como se identifica en los mapas 8 y 9.

Los principales 25 municipios antes listados, se visualiza en el mapa 9.

Por otro lado, si no se considera el AMSS, la distribución geográfica de los municipios del IPM con mejores resultados es como se ilustra en el mapa 10.

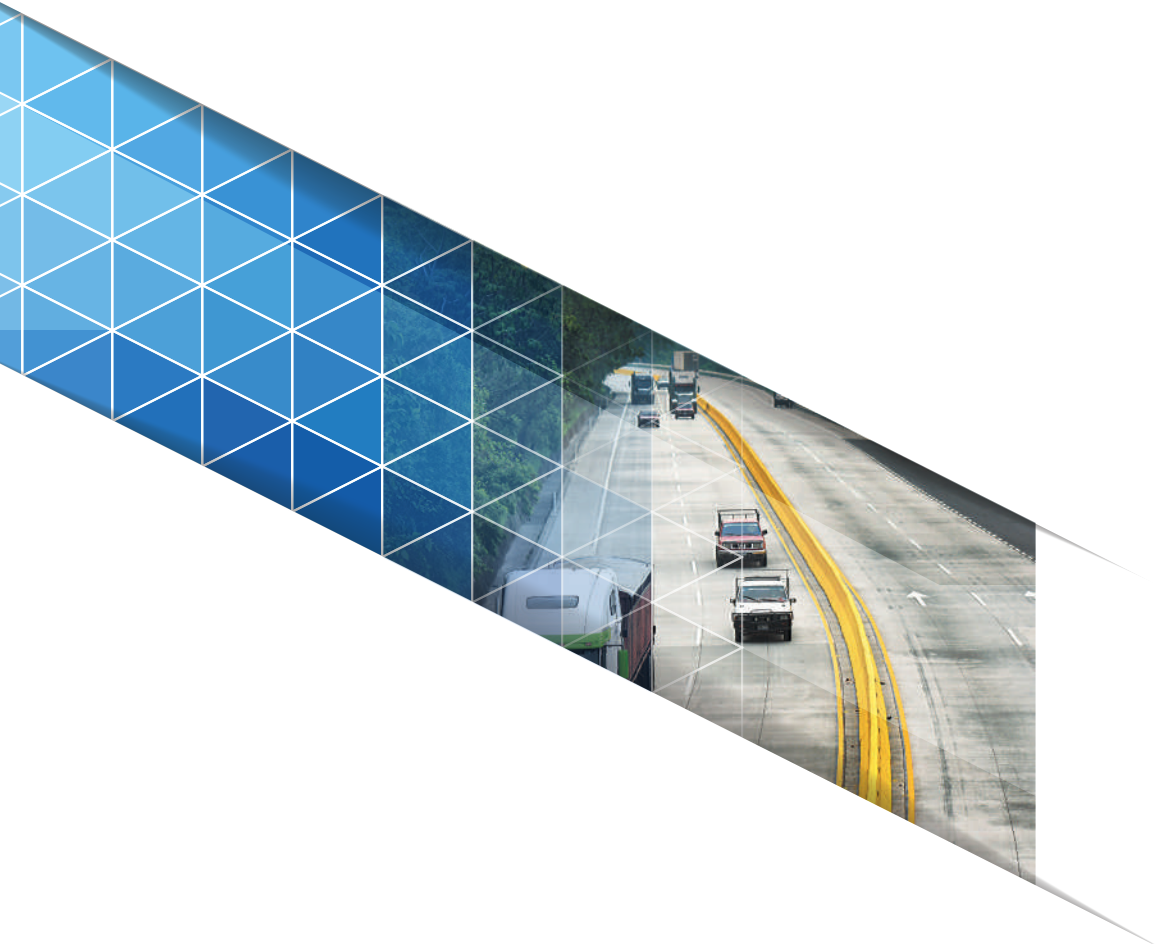
Lo anterior, brinda un panorama acerca del potencial económico en los diferentes territorios. Esto facilita además la identificación de proyectos logísticos que pudieran aportar al fortalecimiento económico y social, tanto de territorios en mejores condiciones económicas que otros, como también para dar atención especial hacia aquellos municipios que se encuentran en condiciones menos favorables que el resto.



Mejoramiento de caminos, Ciudad Arce.



MARCO CONCEPTUAL



1. Definiciones

Existen cuatro conceptos que son centrales en la Política propuesta: la movilidad, la logística, el desarrollo productivo y la facilitación del comercio. Tanto el transporte como la infraestructura (carreteras, puertos, aeropuertos, pasos de frontera, bodegas) se conciben como subcomponentes de la movilidad y la logística; mientras que, el desarrollo productivo y la facilitación del comercio deben verse como un elemento transversal a estas.

Los conceptos de movilidad y logística que se utilizan a lo largo de este documento se basan en Jaimurzina (2015). **La movilidad** se refiere a la provisión de servicios que resuelven eficientemente las distintas necesidades de transporte de cada segmento de la población de una forma digna, oportuna, confiable, eficiente, segura y sostenible. Una política de movilidad debe garantizar la adecuada infraestructura y servicios de transporte, rurales, urbanos, interurbanos e internacionales.

La logística se refiere a la articulación de la provisión de servicios de infraestructura, la producción, la facilitación del movimiento, la distribución de bienes y la regulación de servicios e información a lo largo de la cadena global. Esto supone considerar la articulación de servicios de transporte y distribución, la disposición de infraestructura, el acceso a tecnología e información y la eficiencia de procesos.

La Política *El Salvador logístico* define el desarrollo productivo como el incremento de la producción de bienes y servicios transables de alto valor agregado, enfatizando en los sectores estratégicos que poseen ventajas comparativas

reveladas y potenciales, mediante la provisión de infraestructura moderna, segura, resiliente y adecuada para el transporte de carga y personas desde los centros de producción; la conectividad de las redes viales; y la modernización de los puertos y aeropuertos. La Cepal afirma que no es posible una **integración productiva** sin una **integración logística** que le dé sustento físico y regulatorio a los intercambios de bienes y servicios, independientemente si trate de cadenas nacionales, subregionales o globales.

Según la Cepal (2001), la facilitación del comercio se refiere a toda acción intencionada, ya sea unilateral o negociada, tendiente a simplificar los procedimientos operacionales y a reducir o eliminar los costos de transacción que afectan a los intercambios o movimientos económicos internacionales, o que los impiden.

En términos amplios, la facilitación del comercio se relaciona con una amplia diversidad de ámbitos, referidos a las transacciones internacionales de bienes o servicios, así como al movimiento de capital y de personas, especialmente de negocios. Por lo tanto, se refiere a cada una de las medidas que pretenden reducir o eliminar, cualquier barrera aplicable al comercio o al desplazamiento de factores productivos entre países. Por ejemplo, procedimientos de importación y exportación, seguros relacionados al comercio exterior, inspecciones fronterizas, entre otros.

2. La movilidad y la logística como elementos centrales de una estrategia de desarrollo

Se pretende formular una política integrada de movilidad y logística que se convierta en instrumento que contribuya a posicionar

la economía salvadoreña como productora, exportadora y con alto desarrollo humano; es decir, que sea competitiva desde una perspectiva sistémica. Para lograr esto, dicha política debe ser un instrumento práctico que favorezca la eficacia y la eficiencia de la economía salvadoreña, a través de:

- La orientación del trabajo y especialmente las inversiones de los diferentes ministerios y organismos gubernamentales vinculados a la movilidad y la logística, bajo la rectoría del MOP.
- La coordinación pública y privada de los sectores vinculados a la movilidad y la logística.
- La definición de acciones en las áreas de movilidad y logística que articulen el trabajo de diversas instituciones y contribuyan a: organizar, regular y controlar los flujos de mercancías y personas de forma eficiente y sostenible, tomando en cuenta el desarrollo a nivel regional.
- La proyección y definición tanto del sector público como privado sobre cómo superar las restricciones al crecimiento económico como resultado de la baja productividad del sector exportador.
- La estrategia de movilidad y logística a nivel regional.

El diseño de una política que logre estos desafíos supone que esta se encuentra alineada al menos con los siguientes aspectos:

- Una visión de desarrollo de país consistente con el desarrollo humano; es decir, que ponga como fin explícito una mejora sustentable de las condiciones de vida de las personas.

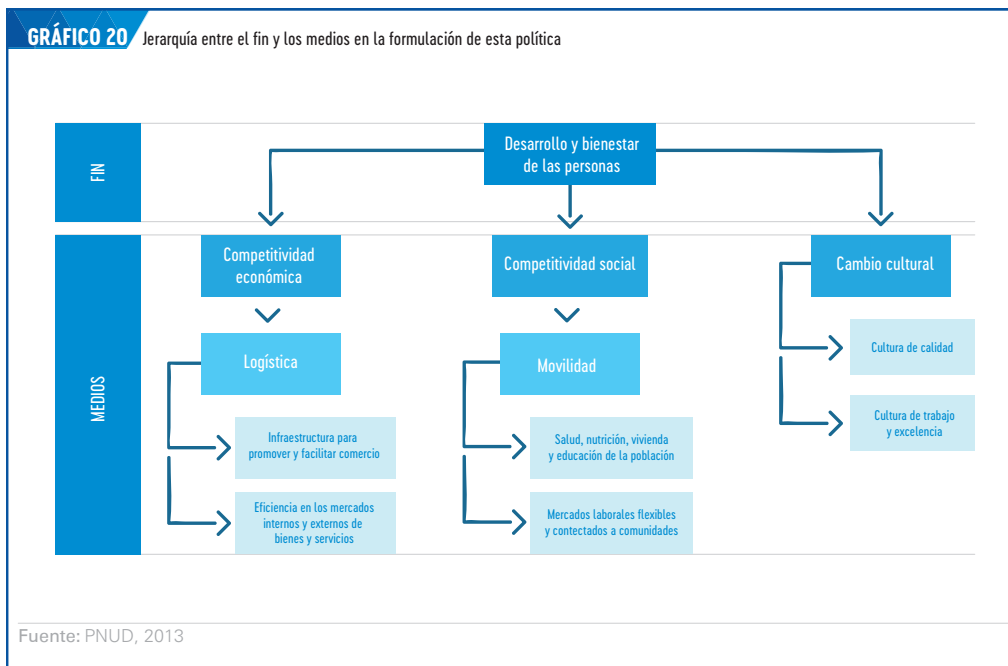
- Apuestas productivas explícitas en bienes y servicios consistentes con la lógica de la competitividad sistémica.
- Políticas de uso de suelo y ordenamiento territorial para favorecer la integración espacial del territorio.
- Los elementos territoriales y espaciales de la política de salud, educativa y de vivienda.
- Marcos legales que enmarcan el tema de movilidad y logística, a nivel nacional y regional.
- Estrategias y planes regionales de movilidad y logística.

En el presente documento, la movilidad y la logística se conciben como medios indispensables para el fortalecimiento económico y la generación de riqueza y empleo.

Implementar una Política Integrada de Movilidad y Logística, con una visión de largo plazo, es indispensable para mejorar de manera sustantiva la calidad de vida de la población salvadoreña.

Tomando como base el paradigma del desarrollo humano, planteado por Nussbaum (2011) y Stiglitz et al. (2010), todas las personas deben tener igual oportunidad de alcanzar el bienestar. Es decir, tener las mismas oportunidades de concebir e ir tras un proyecto de vida que les parezca valioso desde la perspectiva personal y que sea consistente con la pertenencia de estas personas a un colectivo. En esta lógica, el verdadero éxito de una sociedad no consiste solamente en hacer los mayores esfuerzos para que la gente despliegue y se beneficie de sus capacidades potenciales; sino también, en crear las condiciones socioeconómicas, políticas, culturales y ambientales requeridas para que las capacidades acumuladas se transformen en oportunidades reales de trabajo y de realización personal.

GRÁFICO 20 Jerarquía entre el fin y los medios en la formulación de esta política



Fuente: PNUD, 2013

Lo anterior será posible en la medida que exista un compromiso solidario con potenciar y desarrollar las capacidades en el primer ciclo de la vida de las personas, y con crear condiciones para que estas puedan desplegarse en la adultez. Esto supone definir como metas de nación aquellas relacionadas directamente con el bienestar de las personas, tales como: erradicar la pobreza y universalizar el acceso a un hogar digno, a educación y salud pública de calidad y a trabajo decente.

En esta línea, aunque la Constitución de la República de El Salvador reconoce a la persona humana como el origen y el fin de la actividad del Estado, la realidad política, las condiciones económicas e incluso las prácticas sociales se han convertido en obstáculos para el cumplimiento de esa condición⁴. Desde esta conceptualización, la movilidad y la logística son medios que contribuyen a lograr mejoras en la competitividad de los países y con esto, fortalecer sus economías. En el pasado ha habido una tendencia a plantear

el desarrollo logístico como un fin en sí mismo y el tema de movilidad ha sido más bien relegado.

3. La movilidad y la logística al centro de la competitividad y al servicio del desarrollo humano

Tradicionalmente, el desarrollo económico y la competitividad necesaria para lograrlo se han concebido como fines en sí mismos. Así, la agenda de política pública, particularmente la económica, ha sido direccionada al logro de la competitividad. En este documento, la propuesta de política parte del hecho que la competitividad es un medio y que no puede alcanzarse sin una política integrada de movilidad y logística. El diagrama 1 muestra cómo se posicionan la movilidad y la logística al servicio del desarrollo de las personas, con la intermediación de la competitividad sistémica desde una perspectiva de economía inclusiva.

4. PNUD (2013).

En este documento, se entenderá por competitividad sistémica: el conjunto de capacidades a desarrollar en los habitantes de una nación y el conjunto de instituciones, políticas y factores que las potencian, para permitirles el desarrollo humano alto por medio de un desempeño productivo dignificante de los mercados laborales

Esta definición general tiene implícitos tres conceptos específicos de competitividad, a los cuales debe vincularse la logística y la movilidad. A continuación, las definiciones de cada uno de estos conceptos:

- **La competitividad económica** es el conjunto de políticas, instituciones y acciones necesarias para lograr simultáneamente la reducción de los costos de producción en el país y aumentar la productividad de los bienes y servicios transables, con miras a convertirlo en una potencia productiva y exportadora, de alto desarrollo humano. El tema de la logística para garantizar una infraestructura que apoye la producción y el comercio y la eficiencia de los mercados de bienes y servicios es particularmente importante (Schwab, 2015).
- **La competitividad social** es el conjunto de políticas, instituciones y acciones que permiten desarrollar y activar las potencialidades de las personas a lo largo de su vida, mejorando su productividad individual y social, abriéndoles oportunidades de trabajo decente en los mercados laborales y permitiendo aprovechar colectiva e individualmente, los beneficios de la productividad generada (Porter & Kramer, 2006).
- **El cambio cultural** es el conjunto de políticas, instituciones y acciones que permiten desarrollar rasgos de carácter a nivel individual y colectivo que

fortalecen la autonomía y autoestima de los pobladores locales, mediante la promoción de una cultura de trabajo y excelencia. Una de las principales características de la competitividad idiosincrática es que estimula a los agentes productivos a ofrecer productos que son globalmente aceptados que reflejan el orgullo de la cultura local (Urieta, 2007).

Las intervenciones de política logística corresponden básicamente a la competitividad económica. Sin embargo, las acciones que promueven la movilidad deben relacionarse con la competitividad social, pues para que una economía pueda incrementar su participación en los mercados internacionales, con un alza simultánea en el nivel de vida de la población y dentro de un marco de equilibrio macroeconómico, no basta con operar con costos logísticos bajos. Adicionalmente, es indispensable revisar las apuestas productivas del país y repensar las transformaciones que se requieren en la sociedad y en las personas, esto último, claramente del ámbito de la competitividad idiosincrática.

4. La movilidad y la logística para el desarrollo productivo y la facilitación del comercio

La facilitación del comercio es un tópico de comercio exterior que, si bien no es nuevo, ha cobrado relevancia internacional recientemente, por diversas causas.

En diciembre de 2013, en el marco de la reunión Ministerial de Bali de la Organización Mundial del Comercio (OMC), se adoptó el texto del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC). Posteriormente, el 27 de noviembre de 2014, se suscribió un Protocolo de Enmienda para incorporar el AFC como parte integral de los Acuerdos de la OMC. Además, el Acuerdo entrará en vigor cuando al menos dos tercios de los Miembros de la OMC hayan completado el proceso interno de

ratificación. Una vez vigente, el AFC se constituirá en el primer instrumento internacional de carácter multilateral que regule de forma específica la facilitación del comercio.

Actualmente, a nivel mundial, los impuestos a la importación son relativamente bajos; por ejemplo, en Estados Unidos son del 1.5 %; en Centroamérica, del 4.1 %; y, en la Unión Europea, del 1 % (Banco Mundial, 2012). Así, es fácil apreciar que el problema para ingresar mercancías a otros mercados ya no es de índole arancelario, sino que se debe principalmente a barreras no arancelarias, tales como obstáculos técnicos al comercio, medidas sanitarias y fitosanitarias, trámites de importación y exportación, entre otros.

Los países en desarrollo tienen el desafío de mejorar las condiciones comerciales y poder competir de manera más competitiva en la región y con los países desarrollados. De esta forma se estaría beneficiando a las pequeñas y medianas empresas (PYME), haciéndolas más competitivas e integrándolas a las cadenas de valor regionales y mundiales (Centro de Comercio Internacional, 2013).

La facilitación del comercio es uno de los factores de medición utilizados por organismos internacionales, tales como el Banco Mundial y el Foro Económico Mundial para elaborar sus reportes de “*Doing Business*” e “Índice de Desempeño Logístico” y “Reporte de Competitividad Mundial”, que describen la situación del clima de negocios de los países e inciden en las decisiones de inversión y la orientación de los flujos de inversión extranjera directa entre los países y regiones.

Finalmente, entre los beneficios más significativos de la facilitación del comercio se pueden mencionar la posibilidad de que la administración pública aumente su capacidad de pronóstico y transparencia, ayudando a recaudar más impuestos y tributos.

Adicionalmente, la reducción del tiempo en los trámites y procedimientos relacionados al comercio se convierten en un importante beneficio para la sociedad, apoyando la eficiencia de los servicios públicos y, a la vez, permitiendo el concepto de *just-in-time*, la logística y ahorros para las empresas, con aumento en la competitividad de las mismas y de la nación como un todo.

Diversos organismos internacionales han evaluado el impacto que la facilitación del comercio puede generar en las economías de los países. En este sentido, la OCDE estima que un acuerdo sobre facilitación del comercio multilateral reduciría los costos empresariales entre \$350,000 millones y \$1 billón y podría aumentar el valor de las exportaciones mundiales anuales entre \$ 33,000 millones y \$100,000 millones y en \$67,000 millones el PIB mundial (Banco Mundial, OCDE, 2011).

Considerando lo anterior, una de las prioridades estratégicas actuales del Ministerio de Economía es la facilitación del comercio, al considerarla como una herramienta de desarrollo económico y social del país. El Salvador debe impulsar una cultura de facilitación del comercio con la finalidad de contribuir a aumentar las exportaciones de sectores nacionales estratégicos y volverlos más competitivos. De forma más específica, la facilitación del comercio debe de observar los siguientes principios:

1. *Transparencia*: gobierno abierto, que ponga a disposición y conocimiento de los usuarios cualquier medida que incida en el comercio exterior. Asimismo, implica brindar la oportunidad a los usuarios y en especial al sector privado de participar en el proceso de formación de regulaciones en la materia para que proporcionen insumos, previo a su adopción e implementación.

2. *Simplificación*: eliminar todos los elementos innecesarios relacionados a los trámites, formalidades y procedimientos de comercio exterior.

3. *Coordinación y cooperación*: coherencia gubernamental en el desarrollo e implementación de medidas que puedan afectar las operaciones de comercio exterior, de tal forma que no existan iniciativas dispersas que puedan menoscabar el cumplimiento de las políticas nacionales. Implica también las relaciones con países vecinos y con el sector privado, con quienes el Gobierno debe trabajar de forma coordinada y cooperante.

4. *Armonización y estandarización*: los trámites, formalidades y procedimientos de comercio exterior deben tener su sustento en las normas y prácticas internacionalmente más reconocidas. Los estándares se utilizan para alinear y, con el tiempo, armonizar las prácticas y métodos.

A la luz de lo anterior, la política de facilitación de comercio de El Salvador, que actualmente está desarrollando el Ministerio de Economía, estará fundamentada en las premisas mencionadas, priorizando así la implementación de dos instrumentos: a) el AFC y b) la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad con Énfasis en Gestión Coordinada de Fronteras.

En este sentido, cabe destacar que El Salvador, como miembro de la OMC, ha ratificado en todas sus partes el AFC mediante el Decreto Legislativo No. 262, de 4 de febrero de 2016, en el Diario Oficial (DO) No. 410, de 24 de febrero de 2016.

Tras esta ratificación, El Salvador ha adoptado ciertas medidas a fin de cumplir con los compromisos que derivan del AFC. Precisamente, El Salvador ha creado mediante Decreto Ejecutivo No. 32, de 9 de mayo de 2016, en DO No. 411, el Comité de Facilitación del Comercio (CFC) como un instrumento de cooperación entre las distintas autoridades que intervienen en el control de las mercancías. Además, el Comité lo integran las instituciones siguientes: a) Ministerio de Economía; b) Comisionado Presidencial Para Asuntos Fronterizos de El Salvador; c) Ministerio de Hacienda; d) Ministerio de Justicia y Seguridad

Pública; e) Ministerio de Agricultura y Ganadería; f) Ministerio de Salud; y, finalmente; g) Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano. Corresponde al Ministerio de Economía la coordinación del Comité. Adicionalmente, según el Decreto Ejecutivo No. 32, el CFC tiene como función velar por el cumplimiento de los compromisos internacionales y regionales que se refieren a la facilitación del comercio.

Por otra parte, en octubre de 2015, el Consejo de Ministros de Integración Económica Centroamericana (Comieco) aprobó la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad con Énfasis en Gestión Coordinada de Fronteras. Dicha Estrategia tiene por objeto promover la coordinación de agencias del sector público y del sector privado para mejorar los procedimientos de recaudación, control, seguridad fronteriza y la facilitación del tránsito de mercancías y personas, en un marco de eficacia del control y eficiencia en el uso de los recursos.

La Estrategia está compuesta de ocho pilares fundamentales:

1. Adopción de estándares internacionales.
2. Sistemas informáticos interoperables.
3. Gestión integral del riesgo.
4. Operadores confiables .
5. Control cuarentenario y otros controles de despacho.
6. Procedimientos y control integrados .
7. Infraestructura y equipamiento.
8. Comunidades fronterizas y seguridad.

Asimismo, contiene tres ejes transversales:

1. Plataforma Digital Regional de Comercio Exterior.
2. Implementación por pares de países y pares de fronteras.
3. Fortalecimiento de Comités Nacionales de Facilitación del Comercio.



Supervisión de obras de proyecto en Quezaltepeque.

Finalmente, la Estrategia contempla cinco medidas de facilitación del comercio de fácil implementación que pueden ponerse en marcha en un corto plazo:

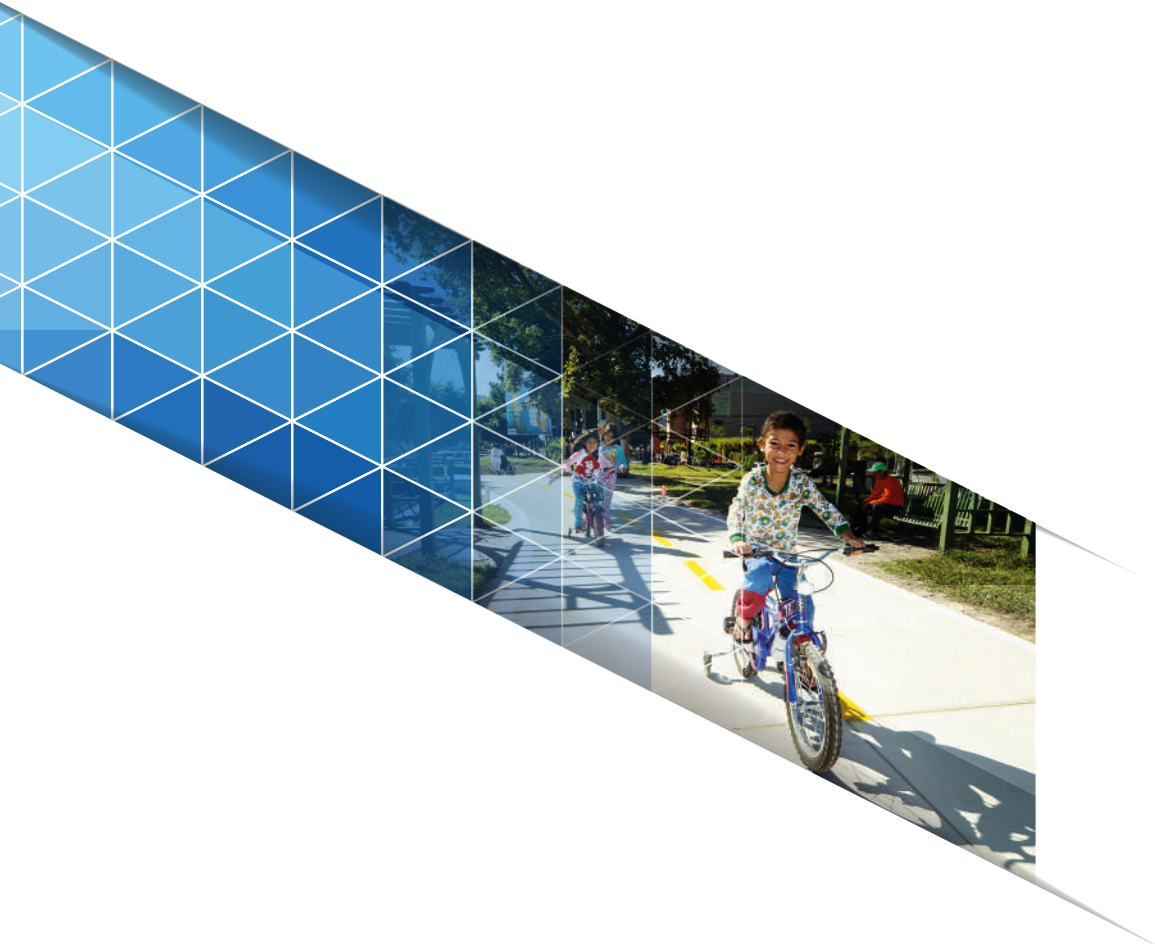
1. Gestión de declaración anticipada de mercancías.
2. Agilización y coordinación de controles migratorios.
3. Transmisión electrónica de certificados fitosanitarios y zoonosanitarios.
4. Registro de medios de transporte por medio de dispositivos de identificación por radiofrecuencia (RFID).

5. Utilización de cámaras en pasos de frontera.

El Ministerio de Economía coordina la implementación de dicha Estrategia en todos sus componentes. Asimismo, el Ministerio de Obras Públicas, de Vivienda y Desarrollo Urbano retoma todo el trabajo realizado sobre la Estrategia de Facilitación del Comercio lanzada por el Ministerio de Economía y la impulsa y apoya en todo momento, a través de la creación e implementación de la Política Integrada de Movilidad y Logística, la cual está enmarcada en la Política Marco Regional de Movilidad y Logística.

IV

ANÁLISIS DEL ENTORNO RELEVANTE



1. Interno: apuestas productivas clave

Como visión para el país, se propone que la futura Política Integrada de Movilidad y Logística de El Salvador adopte la construcción de una sociedad de desarrollo humano alto. Bajo el enfoque de política económica inclusiva se propone promover la competitividad sistémica (PNUD, 2013); es decir, busca impulsar una diversidad de acciones que reduzcan tanto los costos de producción como aumentar la productividad de los bienes y servicios; con miras a convertir el país en una potencia productora y exportadora, supeditando estos esfuerzos a metas humanas, lo cual pasa por establecer una economía altamente competitiva, capaz de competir en los mejores mercados y con los mejores productos. Particularmente, se aspira a la promoción de sectores productivos que permitan la generación masiva de trabajo decente como mecanismo por medio del cual, la persona consiga sus aspiraciones y fines dentro de la sociedad.

Dicho lo anterior, una política integrada de movilidad y logística debe estar alineada a las apuestas productivas del país, las cuales deben estar en línea con las apuestas sectoriales de la Política de Fomento, Diversificación y Transformación Productiva, así como con las estrategias y políticas de comercio exterior que surjan en el futuro. En esta línea de pensamiento, las características del país sugieren que una apuesta simultánea por la sustitución competitiva de importaciones y el fomento de la producción para la exportación es la mejor avenida posible para garantizar el crecimiento económico sostenible y el propio bien común de la sociedad. Esto sin dejar de lado aquellos sectores indispensables para el logro de metas humanas como serían la seguridad alimentaria de la población.

Lo anterior, exige reflexionar a fondo para definir cuáles serán las actividades prioritarias. Naturalmente, para fijar tales actividades se requiere un ejercicio consultivo en el que intervengan diferentes actores de la vida económica del país. También, para la elaboración de esta propuesta, se hace una valoración de trabajos existentes que permiten fijar un mapa sectorial que ponga al descubierto las características con alto potencial de exportación, sustituir importaciones y que genere empleos gracias a la amplitud de sus encadenamientos productivos. Justamente, en los últimos años, varias instituciones han formulado propuestas de cuáles son los sectores que deberían constituir las apuestas productivas para impulsar el crecimiento y el empleo. Pese a que existe cierta variedad en los sectores que cada entidad postula, hay bastante consenso en que El Salvador debe optar por los bienes y servicios transables (USG-GOES, 2011), con la perspectiva de convertirse a largo plazo en una potencia exportadora dada su realidad actual y el tamaño de sus mercados internos⁵. Además, existe un acuerdo entre estas instituciones en que **la logística es un elemento prioritario para el desarrollo de un sector transable competitivo**.

Cada institución tiene argumentos más elaborados que otros para justificar su propuesta de sectores, dentro de las cuales destacan los elaborados por el Banco Central de Reserva de El Salvador (BCR) y por la Agencia de Promoción de Exportaciones e Inversiones de El Salvador (Proesa). El BCR

5. Aparte de lo antes mencionado, las apuestas para El Salvador son contexto-dependientes, por lo que deben responder a la realidad socioeconómica del país. En otras palabras, la PIML deberá obedecer a una serie de parámetros establecidos por la realidad salvadoreña y proponer cursos de acción que aprovechen estas particularidades o minimicen sus posibles efectos negativos. A continuación se citan algunos de los aspectos más relevantes de El Salvador a ser tomados en cuenta: (1) posee una economía pequeña y abierta; (2) tiene estrechos vínculos con Estados Unidos; (3) cuenta con población reconocida por su laboriosidad; y (4) goza de un bono demográfico.

expresa que El Salvador se encuentra exportando productos de bajo valor agregado. Con base a este diagnóstico, el BCR propone una serie de sectores que aglomeran productos que poseen mayores ventajas comparativas reveladas (RCA, por sus siglas en inglés), definidas como una medida que utiliza los patrones de comercio de una economía para identificar los sectores en los cuales una economía posee ventaja comparativa.

Pese a que el análisis del BCR es riguroso, Proesa va más allá y crea una clasificación para cada uno de los sectores de acuerdo al tiempo que han pasado desarrollándose en el país: sectores maduros, emergentes y nuevos. Otra característica común de estos sectores es que todos pueden convertirse en apuestas de exportación y en generadores de empleo formal para la mano de obra nacional por estar vinculados a otros más a través de encadenamientos productivos. Adicionalmente, evalúa si para cada sector existen oportunidades de crecimiento y, a la vez, el nivel de desafíos que afronta cada uno, muchos de los cuales están relacionados con la movilidad y la logística, convirtiendo estas áreas en temáticas transversales para sus posibilidades de expansión.

Otro criterio fundamental para decidir las apuestas productivas es el potencial generador de empleos que tienen los sectores. El diagrama 2 da cuenta de la cadena de valor tras cada sector estudiado y de las industrias que se le relacionan. Se puede notar que todos los sectores estudiados están vinculados a amplios encadenamientos productivos por lo que su potencial para generar empleos es amplio. Sin embargo, la calidad de este empleo dependerá de la manera en que se promuevan estas apuestas, el apoyo que se dé a las micro, pequeñas y medianas empresas y, por supuesto, la manera en que el desarrollo logístico nacional acompañe el esfuerzo. Efectivamente, sea cual sea la tipología de sector que se decida explotar (maduro, emergente o nuevo), los desafíos en términos de logística son similares.

En forma sucinta, la promoción desde la logística de un país productor con énfasis en la exportación requiere:

- (1) Incorporación sucesiva de valor.
- (2) Facilitar el comercio.
- (3) Reducir costos de transporte (en cualquiera de los medios) a través de:
 - a. Mejoras en infraestructura que reduzcan tiempo.
 - b. Aumento de la seguridad de rutas.
 - c. Aumento de modos y medios para favorecer competencia.
- (4) Desarrollar el sector de bodegaje, cabotaje y embalaje para favorecer los encadenamientos de valor.
- (5) Elaborar y poner a disposición bases de información comercial accesible y transparente.
- (6) Favorecer el desarrollo de un sector formal de logística y redes infraestructurales.
- (7) Crear capacidades de investigación y desarrollo en logística y movilidad (universidades o tanques de pensamiento).

Cabe señalar que los sectores podrán posicionarse en los mercados internacionales de alta calidad si cuentan con capacidad humana en el país; es decir, con mano de obra calificada y profesional, con capacidad de innovación y con cultura de excelencia. Así, el desarrollo de una economía productiva de exportación de primera calidad, independientemente del sector elegido, requerirá en términos de *movilidad*, al menos:

- (1) Conectividad urbana y rural, segura y eficiente.

- (2) Asegurar a la población la cobertura de la educación y salud de manera segura y a los menores precios posibles.
- (3) Una reducción de los tiempos asignados a moverse de un lugar a otro.

Un plan de desarrollo que vale la pena destacar es la Estrategia de desarrollo integral y sostenible de la Franja Costero Marina (FCM), elaborada por la Secretaría Técnica y de Planificación de la Presidencia en 2013. Se considera que esta corresponde a una apuesta interna de gran envergadura (ver recuadro 1 y tabla 6).

La Estrategia de desarrollo de la FCM contempla la realización de importantes proyectos de inversión que mejorarán la movilidad y logística en la zona. Dentro de estas, destaca el componente de Infraestructura Logística incluido dentro del segundo convenio de la Corporación Reto del Milenio (Fomilenio II).

Uno de los pilares de Fomilenio II, se trata precisamente del Proyecto de Infraestructura Logística, para el cual se han asignado \$125.3 millones (Secretaría Técnica y de Planificación de la Presidencia, STPP). Con el trabajo que se realizará con este proyecto se reducen los costos de logística y transporte para incrementar la inversión y la productividad del comercio de los bienes y servicios.

Además, el proyecto intenta aliviar los embotellamientos en secciones críticas de los corredores logísticos entre el paso principal con Honduras, en El Amatillo, los puertos de La Unión Centroamericana y Acajutla y el Aeropuerto Internacional a través de dos actividades principales.

Por otro lado, se espera además la ampliación de la carretera del litoral, la cual pretende aliviar el congestionamiento en la carretera litoral (CA-2) en La Paz, uno de los dos corredores logísticos más importantes en el país que conecta los mayores

activos, incluidos dos puertos marítimos (La Unión y Acajutla) y el Aeropuerto Internacional de El Salvador “Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez”. La actividad financiará la construcción para la apertura, mejora o rehabilitación de tres tramos de la CA-2: el tramo de 7.22 kilómetros de Comalapa a La Herradura; el segmento de 16.98 kilómetros de La Herradura a Zacatecoluca; y, el segmento de 2.97 kilómetros de la intersección de La Libertad a la intersección de la carretera al aeropuerto de Comalapa.

Finalmente, se planea mejorar la infraestructura de paso fronterizo, mediante la cual se espera también aliviar la congestión del tráfico de carga y pasajeros en el paso fronterizo hacia Honduras: a) rehabilitando y mejorando una carretera hasta de 5.74 kilómetros de Agua Salada a la frontera El Amatillo; y b) mejorando y modernizando las instalaciones del paso fronterizo en el lado salvadoreño del puente La Amistad.

La FCM representa una apuesta estratégica que la política de movilidad y logística debe considerar. Existe un plan de inversiones en los principales activos logísticos del país, los cuales se encuentran en la Franja Costero Marina y esta política debe alinearse con el mismo. Según datos del MOP (2016), se planea invertir o desarrollar los siguientes activos estratégicos, todos ubicados en la FCM. Esto muestra la importancia de esta área como apuesta para mejorar el desarrollo logístico de El Salvador. Todas las inversiones están encaminadas a reducir los costos logísticos a través de la provisión de infraestructura, la mejora de procesos y el desarrollo de activos estratégicos.

- (1) El Aeropuerto Internacional de El Salvador, en el cual CEPA invertirá en su modernización.
- (2) La carretera Litoral, la cual se ampliará a cuatro carriles desde el Aeropuerto Internacional de El Salvador hasta el Río Lempa con fondos de la Corporación Reto del Milenio y del Banco Interamericano de Desarrollo.

DIAGRAMA 1 Industrias relacionadas y cadenas de valor por sectores priorizados

Sector agrícola



Productos con mayor potencial:

- Frutales
- Ornamentales
- Agricultura
- Alimentos y bebidas

Industrias relacionadas:

- Sector primario agrícola
- Sector primario acuícola
- Transporte y logística
- Cadena de frío
- Sectores de embalajes
- Insumos para la producción y transformación
- Sector de procesamiento y bebidas

Cadena de Valor



Sector textil y confección



Productos con mayor potencial:

- T-shirts y camisas de punto de algodón
- Calzas, panty-medias, artículos de calcetería, de punto
- Suéteres, pullovers, cardiganes, chalecos, de punto de algodón
- Calzoncillos, camisones, pijamas, de punto para hombres y niños
- Sostenes
- Trajes de sastrería, conjuntos, chaquetas (sacos), vestidos, faldas, faldas pantalón, pantalones de punto de algodón, para mujeres y niñas
- T-shirts y camisetas, de punto de las demás materias textiles
- Calzas, panty-medias, artículos de calcetería, de punto de fibras sintéticas
- Camisas de punto de algodón para hombres o niños

Industrias relacionadas:

- Sector primario agrícola
- Sector primario acuícola
- Transporte y logística
- Cadena de frío
- Sectores de embalajes
- Insumos para la producción y transformación
- Sector de procesamiento y bebidas

Cadena de Valor



Sector turismo



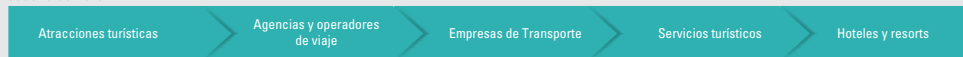
Productos con mayor potencial:

- Turismo natural: sol y playa, volcanes y lagos
- Turismo cultural: ruta maya o museos
- Turismo de negocios
- Ecoturismo
- Turismo deportivo

Industrias relacionadas:


- Aeropuertos y puertos
- Líneas aéreas
- Operadores turísticos
- Hoteles, restaurantes y museos
- Policía turística

Cadena de Valor



Fuente: elaboración propia con base a Proesa (2013).

Sector aeronáutica



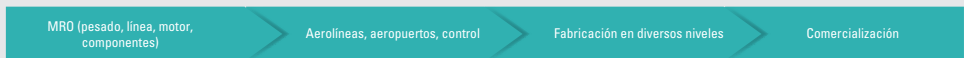
Productos con mayor potencial:

- Fabricación de partes y piezas
- Taller de reparación y mantenimiento de componentes
- Ground support, mantenimiento en aeropuerto
- Logística de partes y servicios

Industrias relacionadas:

- Aeropuertos
- Empresas aéreas
- Autoridad aeronáutica
- Universidades y centros de capacitación y mantenimiento
- Empresas proveedoras de bienes y servicios
- Líneas aéreas

Cadena de Valor



Sector calzado



Productos con mayor potencial:

- Calzado en general


Industrias relacionadas:

- Producción integrada a nivel de principales empresas grandes (3-4 empresas) y dispensa a nivel de empresas medianas
- Capacidad de ensamblaje, producción y manufactura de accesorios

Cadena de Valor



Sector logística y redes infraestructurales



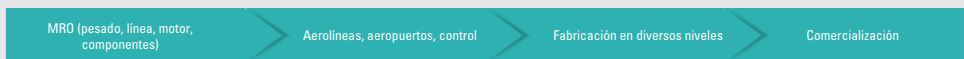
Productos con mayor potencial:

- N/A


Industrias relacionadas:

- Proveedores de servicios especializados en la cadena de valor

Cadena de Valor



Sector outsourcing



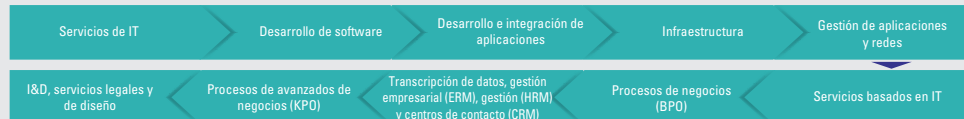
Productos con mayor potencial:

- Actualmente existe concentración en centros de llamadas (call centers)
- Existe potencial para atraer BPO (procesos de negocios) y KPO (Procesos avanzados de negocios)

Industrias relacionadas:

- Ver cadena de valor abajo

Cadena de Valor



Recuadro 1. La Franja Costero Marina de El Salvador: un esfuerzo por definir una apuesta territorial

La Secretaría Técnica y de Planificación de la Presidencia de El Salvador formuló en 2013 una Estrategia de desarrollo integral y sostenible de la Franja Costero Marina (FCM), la cual pretende ser una apuesta territorial que promoverá el aprovechamiento de los recursos y potencialidades ahí localizadas. Las oportunidades que existen en la FCM, así como las restricciones que habría que superar para su aprovechamiento, se presentan en la tabla 6.

La Estrategia de desarrollo de la FCM contempla la realización de importantes proyectos de inversión que mejorarán la movilidad y logística en la zona. Dentro de estos destaca el componente de Infraestructura Logística incluido dentro del segundo convenio que se gestionó con la Corporación Reto del Milenio (Fomilenio II) por un monto de 111 millones de dólares. Muchas de las inversiones privadas en logística proyectadas a nivel nacional están proyectadas dentro de la FCM.

Fuente: Secretaría Técnica y de Planificación de la Presidencia y Ministerio de Obras Públicas, Transporte, y de Vivienda y Desarrollo Urbano.

- (3) El Puerto de la Unión Centroamericana, el cual está en proceso de concesión. departamento de La Unión), con fondos del Banco Interamericano de Desarrollo.
- (4) La frontera El Amatillo, en la cual se hará un desarrollo logístico con fondos de la Corporación Reto del Milenio.
- (5) El by-pass de la Ciudad de San Miguel, el cual se construirá con fondos de la Agencia de Cooperación Internacional de Japón.
- (6) El by-pass de la Ciudad de La Libertad, el cual se construirá con Fondos Yucatán.
- (7) El nuevo puente de la frontera La Hachadura, siempre con fondos Yucatán.
- (8) Nuevos puentes artesanales en la FCM, con fondos del Banco Interamericano de Desarrollo.
- (9) La carretera que conecta el puerto de La Unión Centroamericana con la Frontera El Amatillo (de Sirama a Agua Salada,

2. Externo: proceso de integración regional

El Salvador ha formulado su “Política Integrada de Movilidad y Logística para el Desarrollo Productivo y la Facilitación del Comercio”, en armonía con los objetivos estratégicos, lineamientos y acciones prioritarias que se contemplan en el nivel regional, de manera que los planes, programas y proyectos contemplados en esta política nacional, se vean optimizados y complementados por las que impulsarán los demás países centroamericanos.

2.1 Antecedentes

En un contexto regional, para El Salvador, los países centroamericanos representan el segundo socio comercial más importante (BCR, 2015 Informe de comercio exterior de El Salvador Enero – Noviembre 2015). Constituyen un mercado común y sirven de paso para el comercio intrarregional y para el comercio con

Tabla 6 Oportunidades de desarrollo en La Franja Costero Marina

Oportunidad	Motivo
Concentra los principales activos ambientales del país generando gran potencial para el turismo	<ul style="list-style-type: none"> Los manglares de la Bahía de Jiquilisco y los arrecifes de Los Cóbanos representan ecosistemas que sustentan la producción pesquera del Pacífico centroamericano. Una gran parte está incluida en el Corredor Biológico Mesoamericano por su riqueza natural y ecológica.
Capacidad agroalimentaria y pesquera	<ul style="list-style-type: none"> Concentra el 35 % de la superficie terrestre nacional. Posee el 61.5 % de los suelos de clase agroecológica I y II y el 45.4 % de los de clase III. La planicie central de la FCM es una de las que posee mayor potencial para el sector agrícola, con 57,800 hectáreas aptas para agricultura intensiva y semi intensiva, donde el 20 % se estima está subutilizado. La cadena volcánica presente en la FCM posee potencial para el cultivo de café. Se estima que cerca de 115, 479 hectáreas de la FCM no están siendo aprovechadas en función de su potencial productivo. En los sistemas litorales se concentra la totalidad de la pesca costera y marítima.
Potencialidad turística y recreativa	<ul style="list-style-type: none"> Alberga, al menos, 17 importantes destinos turísticos. Existen importantes déficits en el desempeño del potencial turístico de la FCM, en especial en la zona occidental, en el estero de Jaltepeque, en el volcán de Conchagua, en el Golfo de Fonseca.
Potencialidad para el desarrollo de actividades logísticas, de transporte y servicios	<ul style="list-style-type: none"> Cuenta con las obras de infraestructura y de servicios de transporte más importante del país, como los puertos de Acajutla, de La Unión Centroamericana, el Aeropuerto Internacional de El Salvador y un conjunto apropiado de vías terrestres que conectan estas terminales con ciudades y con la región y con zonas de producción y turismo.
Elevado nivel de organización ciudadana y espacios de concertación público-privados	<ul style="list-style-type: none"> Existencia de diversos procesos asociativos intermunicipales a lo largo de la franja, como: <ul style="list-style-type: none"> Microrregión Ahuachapán Sur. Asociación de municipios Los Nonualcos. Asociación de municipios del Sur de La Libertad. Asociación de municipalidades de la Panorámica. Mancomunidad Los Izalcos. Microrregión de Juayúa. Microrregión del Pacífico. Asociación de Municipios del Golfo de Fonseca.

Fuente: Secretaría Técnica de la Presidencia, 2012.

los países de Norteamérica y Sudamérica. Esta relación de interdependencia y una serie de procesos históricos, están a la base de esfuerzos por lograr diferentes niveles de integración. El istmo centroamericano es considerado como la sub-región de América Latina con el más extenso historial de suscripción de acuerdos y tratados a favor de la integración. El primer acuerdo data de 1951, año en que se firmó por los cinco países del área la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos, conocida como Carta de San Salvador, que dio vida a la Organización de Estados Centroamericanos (Odeca), mediante la cual se proponía el ideal de la unión política de Centroamérica.

Durante 1960, en el marco del Tratado General de Integración Económica y del modelo de industrialización por sustitución de importaciones, se estableció una zona de libre comercio y se puso en marcha un arancel externo común, con miras a configurar más adelante una unión aduanera, dando prioridad, por consiguiente, a los aspectos comerciales. Los temas de carácter social, ambiental y cultural fueron dejados afuera, así como el establecimiento de una política agrícola común. Posteriormente, y a raíz de la crisis económica y política en la década de los ochenta, el proceso integracionista perdió su curso hasta que en 1991 se suscribió un Protocolo a la carta de la Odeca que creó el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA). Su función sería articular la integración mediante el establecimiento de cinco subsistemas: político, económico, social, ambiental, cultural y educativo.

Según señala Cepal, los mayores logros del proceso de integración se han dado en el área del desarrollo de la institucionalidad. Existe una amplia red de secretarías y organizaciones especializadas vinculadas al SICA. Entre las que sobresalen, la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (Sieca), la Secretaría de Integración Social Centroamericana (Sisca), la Secretaría de

Integración Turística Centroamericana (Sitca), la Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo (CCAD), el Centro para la Promoción de la Micro y Pequeña Empresa en Centroamérica (Cenpromype) y la Organización del Sector Pesquero y Acuícola del Istmo Centroamericano (Ospesca). Como respuesta a los pocos avances de integración, en el 2010 se efectuó una Cumbre Extraordinaria de Jefes de Estado y de Gobierno de los países miembros del SICA, en la que se acordó relanzar el proceso de integración centroamericana. El relanzamiento focalizó los esfuerzos de integración a cinco grandes pilares: seguridad democrática, prevención y mitigación de los desastres naturales y de los efectos del cambio climático, integración social, integración económica y fortalecimiento de la institucionalidad regional.

2.2 Estado actual del proceso de integración

Recientemente, ha cobrado mucha fuerza un proyecto económico y social mesoamericano que puede ser de mucho impacto para el proceso integracionista centroamericano. Durante el 2008, los jefes de Estado de México, Centroamérica y Colombia presentaron el Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, el cual representa una versión reestructurada del Plan Puebla Panamá, y que al igual que el SICA busca trabajar temas que conlleven a una mayor integración de la región. Según el proyecto, su objetivo general es contribuir al proceso de integración y desarrollo de la región mesoamericana, a través de la conceptualización, financiamiento y ejecución de programas, proyectos y actividades de interés regional. En el eje económico se trabaja en temas de transporte, energía, telecomunicaciones y facilitación comercial y competitiva. En el eje social se trabajan temas de salud, medio ambiente, gestión de riesgos y vivienda (Proyecto Mesoamérica). Esta iniciativa pone a disposición de los países recursos financieros para inversiones en logística y transporte, lo que puede volverla muy atractiva. Sin embargo, una política integrada de movilidad y logística no

debe responder a ofertas económicas sino a una visión de país y a una estrategia de desarrollo.

2.3 Retos de la PIML en el contexto regional

Vincular la iniciativa de integración regional al esfuerzo de definir un rumbo claro a las inversiones y prioridades de movilidad y logística, parece un desafío con amplio potencial, pues Centroamérica como región tiene una posición geográfica privilegiada. Sin embargo, esto requiere de un relanzamiento del proceso de integración centroamericana. El desarrollo de la movilidad y logística requiere la complementariedad de los esfuerzos de los países de la región, la armonización e integralidad de políticas y estrategias de desarrollo e integración económica sin menoscabo de la soberanía de cada país, así como la búsqueda de la sostenibilidad de los avances y sustentabilidad del progreso.

En los años 60, toda Centroamérica se integró alrededor de una política comercial común que se complementaba con apuestas nacionales claras a favor de un modelo de desarrollo económico basado en la sustitución de importaciones. En aquel momento, el auge y rentabilidad de las agroexportaciones centroamericanas proporcionó la base financiera para que los países centroamericanos se insertaran a la retórica desarrollista promovida desde la Cepal, e impulsaran políticas coherentes a nivel nacional con la estrategia común integracionista. Bajo este marco los Estados activaron políticas proteccionistas articuladas en torno a la concesión de exenciones fiscales y el manejo discrecional de la política arancelaria, así como de un considerable esfuerzo de inversión en obras de infraestructura encaminadas a reducir los costos operativos de la industria.

Una vez consolidadas las apuestas industriales, su desarrollo y expansión afrontó una importante limitación: la estrechez de los mercados internos. Tal obstáculo dio paso a que los países centroamericanos (Guatemala, El Salvador,

Honduras y Nicaragua) firmaran, en 1960, el Tratado General de Integración Centroamericana, el cual permitió ensanchar los mercados a nivel regional, dando paso a uno de los momentos de gloria de la integración centroamericana.

La realidad de aquel entonces correspondía con países que establecieron como estrategia de desarrollo la industrialización sustitutiva de importaciones con fuertes grados de proteccionismo comercial fuera del mercado común centroamericano y con mayor libertad dentro del mismo. La actualidad dibuja un contexto sustancialmente diferente. Todos los países de la región mantienen ciertos grados de libertad con sus principales socios comerciales. Adicionalmente, ven a las actividades exportadoras como las principales fuentes de crecimiento económico. Últimamente, sin embargo, las apuestas han variado hacia la atracción de Inversión Extranjera Directa (IED) y a la potenciación del sector de servicios, turismo y servicios empresariales a distancia, principalmente.

En esta dinámica, el aumento del comercio intrarregional, desde la región centroamericana hacia México y EUA y el incremento del comercio mundial que toma como ruta marítima el canal panameño, ha producido una fuerte presión por los servicios de transporte y logística; tanto que todos los países del Istmo centroamericano tienen agendas nacionales de logística, con diferentes grados de avance que se vinculan a la construcción de infraestructura nacional de logística y transporte traducida en canales interoceánicos y sistemas de carretera. Para el caso:

- **Panamá** ha ampliado su canal transoceánico buscando permitir el paso de embarcaciones de mayor calaje.
- **Nicaragua**, en 2013, anunció una inversión proyectada para la construcción de un canal interoceánico que le permita ser un

competidor ante el monopolio canalero en el paso del océano Atlántico al Pacífico y viceversa. Esto tomando provecho de la ventaja geográfica que genera el lago de Managua.

- **Guatemala** también proyecta la construcción de un corredor interoceánico intermodal que incluye la construcción de una carretera de cuatro carriles y un ferrocarril de doble vía.
- **Honduras** proyecta la construcción de un canal seco interoceánico, a través del establecimiento de diez líneas ferroviarias que unan Puerto Trujillo con el Golfo de Fonseca.
- **Costa Rica** ha solicitado financiamiento para la construcción de un corredor logístico que permita unir ambos océanos.

Asimismo, Colombia y México han revivido viejos planes de construcción de puentes ferroviarios que permitan el tránsito de bienes y personas entre océanos.

Planteada esta situación, conviene reflexionar sobre las potenciales oportunidades que la configuración de un escenario como el actual, pueda favorecer para integrar a la región bajo una visión de desarrollo humano que permita constituir la, según la aspiración del SICA, en una región de paz, libertad, democracia y desarrollo. El diseño de políticas de movilidad y logística

nacionales; pero alineadas a una visión integrada a nivel centroamericano y que dé agilidad y eficiencia al comercio de bienes y a la circulación de personas, podría ser la punta de lanza para generar los niveles de competitividad económica y humana que la región necesita y con ello dar sustento a la dinamización de distintos sectores productivos y, consecutivamente, a la generación de empleo digno. Estas políticas deben arraigarse ahora en apuestas económicas nacionales bien diseñadas a favor de la expansión del sector productor –exportador.

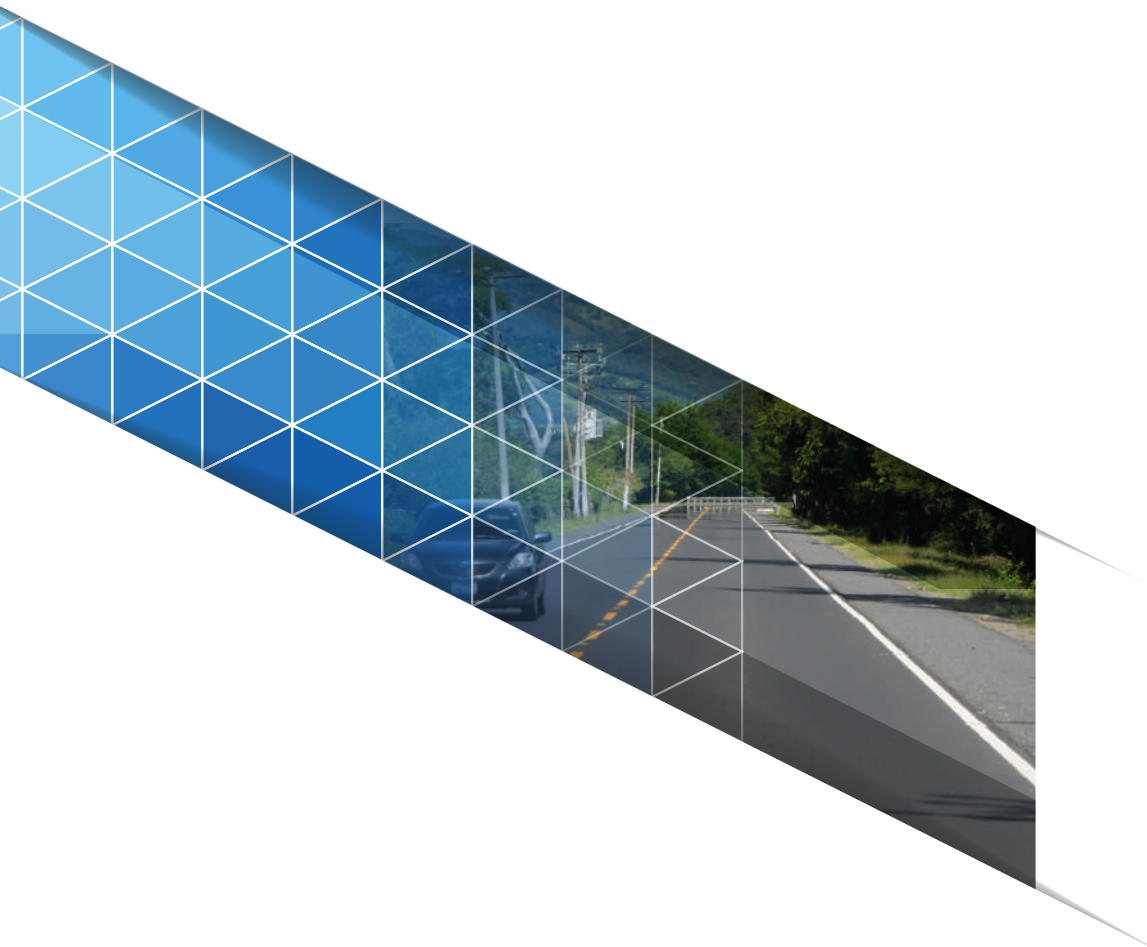
En esta línea, una PIML deberá direccionar los proyectos nacionales de infraestructura logística sin perder la perspectiva de integración regional a largo plazo. El Salvador podría con este instrumento convertirse en un líder en la agenda integracionista ahora utilizando como punta de lanza la movilidad y la logística. Abanderando que cualquier intento de integración que busque el desarrollo de su gente y superar los altos niveles de pobreza, marginación y desigualdad actuales, deberá estar enmarcado en principios del desarrollo humano, a saber, principios de eficiencia, equidad, empoderamiento y sustentabilidad. Sin duda los retos a superar son muchos, la integración es viable siempre y cuando se superen conflictos internos nacionales y bilaterales que enfrentan algunas naciones de la región. De lo contrario, el país deberá considerar seguir sus metas de manera independiente al proyecto regional.



Aeropuerto Internacional Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez.



ALGUNAS POTENCIALIDADES PARA EL SALTO LOGÍSTICO



Gran parte del éxito para la implementación de una política de movilidad y logística se sustenta en que esta se enmarca en una visión regional de largo alcance y en las condiciones favorables que se visualizan en la región, en torno a los desafíos de movilidad y logística:

1. Un mercado mesoamericano importante y con enormes potencialidades como factor de crecimiento y desarrollo, de 226 millones de personas.
2. Acuerdos presidenciales en las Cumbres de Mesoamérica y de la SICA que establecen lineamientos para el desarrollo de una Política Regional de Movilidad y Logística y sus estrategias específicas.
3. Acuerdos extraordinariamente importantes del “Triángulo Norte” enfocados primordialmente en avanzar a la unificación, eliminación y simplificación de controles fronterizos.
4. Nuevos y estratégicos acuerdos del Consejo de Ministros de Transporte de Centroamérica (Comitran) dentro del Sistema de Integración Centroamericano (SICA/Sieca) y de los organismos mesoamericanos, en el sentido de avanzar aceleradamente hacia el diseño de una política regional de movilidad humana, logística, infraestructura, transporte y puertos.
5. Creciente interés de los inversores centroamericanos, mesoamericanos y de los grandes inversionistas de escala mundial, sobre la importancia de

invertir en los distintos ámbitos, nodos, proyectos y actividades determinantes para el gran salto logístico de la región y de cada uno de nuestros países.

6. Repunte de nuevos proyectos estratégicos, emprendidos, o en preparación, en los países centroamericanos, mesoamericanos y del Caribe.
7. La inversión de los Estados en servicios de infraestructura logística como canales interoceánicos estratégicos, lo mismo que en la calidad de sus corredores carreteros, que sitúan en posición relevante a dos países de la región, según el reporte del Foro Económico Mundial, entre los que se sitúa El Salvador en una ubicación privilegiada en la escala latinoamericana.
8. Presencia y operación de grandes compañías multinacionales en la región, que es una oportunidad estratégica a los encadenamientos económicos y para la convocatoria de nueva Inversión Extranjera Directa (IED).
9. El impacto de algunos apoyos estratégicos a los desarrollos de cierta infraestructura logística por entidades como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Corporación Reto del Milenio, Cooperación Japonesa, Usaid, Amexcid, la Unión Europea a través de la Facilidad de Inversión en América Latina (LAIF, por sus siglas en inglés), la Agencia de Cooperación Española (Aecid), y otras entidades de cooperación bilateral y multilateral.

Así mismo, El Salvador tiene fortalezas que le han permitido y le permitirán avanzar al salto logístico:

1. Ubicación geográfica privilegiada: Mejor alternativa del flujo de carga y pasajeros de la región a través del Corredor Pacífico Mesoamericano, ruta con menores distancias y pendientes en Mesoamérica, favoreciendo la movilidad regional entre destinos de gran demanda.
2. Elevación progresiva de la calidad de las carreteras: Entre los primeros seis países a nivel de toda América Latina (Foro Económico Mundial 2017)
3. Activos estratégicos con potencialidades de desarrollo a lo largo de las rutas viales principales

(Aeropuertos y centros de producción con posibilidades para su optimización)

- a. Aeropuerto internacional es uno de los mejores de la región. 3er lugar de Centroamérica y el Caribe en World Airport Awards (2016). Instalaciones en proceso de renovación, ampliación y modernización.
4. Hub regional para el mantenimiento de familia de aviones
5. El Salvador ocupa el segundo lugar en el índice de desempeño logístico después de Panamá (Banco Mundial, 2016).
6. Liderazgo regional en el diseño de la Política Marco de Movilidad y Logística Centroamericana con visión Mesoamericana.



Población disfruta mejoras de vida gracias a nuevas obras en Arambala.

BIBLIOGRAFÍA

- Amaya, P. y Cabrera, O. (2013a). La Transformación Estructural: Una solución a la trampa de bajo crecimiento económico en El Salvador. *Documento de Trabajo No. 2013-01*. Banco Central de Reserva de El Salvador.
- Amaya, P. y Cabrera, O. (2013b). Territorios Funcionales en El Salvador. *Documento de Trabajo N°15*. Serie Estudios Territoriales. Programa Dinámicas Territoriales Rurales. Rimisp, Santiago, Chile.
- Banco Mundial (2010). Logística comercial mundial está mejorando, pero queda mucho por hacer para impulsar recuperación económica, Comunicado de Prensa, Enero 2010, Washington D.C. <http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2010/01/15/global-trade-logistics-improving-more-needed-boost-recovery>
- Banco Mundial (2012). <http://data.worldbank.org/indicator/TM.TAX.MRCH.WM.AR.ZS>
- Banco Mundial (2014). Centroamérica/BM: Elevados costos de transporte terrestre de carga, un freno a la competitividad, Comunicado de Prensa, marzo 2014, Washington D.C. <http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2014/03/06/centroamerica-elevados-costos-transporte-terrestre-carga-freno-competitividad>
- BCR (2015). *Informe de comercio exterior de El Salvador*. Enero – Noviembre 2015. San Salvador.
- BID (2014). *Avances Estudio Regional de Logística de Mesoamérica: Sistemas de Información de Transporte de Carga y Logística en Mesoamérica*. Washington D.C., USA.
- BID (2015). *Infraestructura, logística y conectividad: Uniendo a las Américas*. https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7108/Infraestructura_Logistica_y_Conectividad.pdf?sequence=1
- Centro de Comercio Internacional (2013). *Acuerdo de Facilitación del Comercio, Una Guía de Negocios para los Países en Desarrollo*. Ginebra, Suiza.
- Cepal (2001). *Facilitación del Comercio. Un concepto urgente para un tema recurrente*, (LC/L. 1680-P). Diciembre, 2001. Santiago de Chile, Chile.
- Cepal (2005). *La facilitación del comercio y la integración centroamericana: modernización de aduanas*. Santiago de Chile, Chile.
- Cepal (2013). Bases para la formulación de una política de logística y movilidad en Mesoamérica. Unidad de Servicios de Infraestructura, División de Recursos Naturales e Infraestructura. http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/images/Documentos/Transportes/CEPAL_Bases_politica_logistica_y_movilidad_%20Mesoamerica.pdf
- Cepal (2013). *Bases para la formulación de una política de logística y movilidad en Mesoamérica*. Santiago de Chile, Chile.
- Cepal (2015). *Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional. Serie Recursos Naturales e Infraestructura*, Santiago, Chile.
- Cunha, B. and F. Jaramillo (2013). Trade and logistics in Central America: A survey of recent analytical work, *Working Paper 75158*, The World Bank. Washington D.C., USA.

- Infante, Irasema (2012). Corredor Mesoamericano de Integración Integrando Mesoamérica por el Pacífico, *Revista, No. 34, Año 16*, BID-INTAL, Enero-Junio. Buenos Aires, Argentina.
- Jaimurzina, A.; Salas, G. y Sánchez, R. (2016). Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional: marco conceptual y experiencia regional. Serie Recursos Naturales e Infraestructura, *Boletín FAL No 345, número 1*, 2016. Santiago de Chile, Chile.
- Malik, K. (2013). *Informe sobre Desarrollo Humano 2013 El ascenso del Sur: Progreso Humano en un mundo diverso*. Publicado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Nueva York, Estados Unidos.
- Nussbaum, M. C. (2011). *Creating Capabilities*. Harvard University Press. Estados Unidos.
- Osborne, T., Pachon, M. y G. Araya (2013). *What drives the high price of road freight transport in Central America?*. World Bank. Washington, D.C. USA.
- PNUD (2013). *Informe sobre Desarrollo Humano El Salvador 2013. Imaginar un nuevo país. Hacerlo posible. Diagnóstico y propuesta*. San Salvador, El Salvador.
- Porter, M., & Kramer, M. (2006). El Vínculo entre la Ventaja Competitiva y la Responsabilidad Social Empresarial. *Harvard Business Review*, 84 (12). 42-56. Estados Unidos.
- Schwab, K. (2015). The Global Competitiveness Report 2015-2016 [en línea]. In Suiza: World Economic Forum.
- Secretaría Técnica y de Planificación de la Presidencia (STPP). <http://www.secretariatecnica.gob.sv/fomilenio-ii-proyectos/> San Salvador, El Salvador.
- SELA (2011). *Infraestructura Física para la Integración en América Latina y el Caribe. Reunión de América Latina y el Caribe: Desarrollo de la Infraestructura Física para la Integración Regional*. Caracas, Venezuela.
- Stiglitz, J. E., Sen, A., & Fitoussi, J. P., (2010). *Report by the commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress. Paris: Commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress*. Paris, Francia.
- STPP y Minec – Digestyc (2015). *Medición Multidimensional de la Pobreza*. San Salvador, El Salvador.
- STPP (2012). *La Franja Costero Marina, Un Territorio de Oportunidades*. San Salvador, El Salvador.
- Urieta, A. (2007). La importancia de la visión de territorio para la construcción de desarrollo competitivo de los destinos turísticos. *Cuadernos de turismo*, (19). España.
- USG-GOES, 2011. *Análisis de Restricciones del Asocio para el Crecimiento* (USG-GOES, 2011). San Salvador, El Salvador
- World Bank (2013). *Connecting to Compete 2010: Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators*, Washington D.C.

SIGLAS Y ABREVIATURAS

Aecid	Agencia de Cooperación Española
AFC	Acuerdo sobre Facilitación del Comercio
Amexcid	Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo
BCR	Banco Central de Reserva
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
C.A.	Centro América
CCAD	Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo
Cepal	Comisión Económica para América Latina
Centpromype	Centro para la Promoción de la Micro y Pequeña Empresa en Centroamérica
CFC	Comité de Facilitación del Comercio
CIU	Clasificador Industrial Internacional Uniforme
Comieco	Consejo de Ministros de Integración Económica Centroamericana
Comitran	Consejo de Ministros de Transporte de Centroamérica
CP	Corredor Pacífico
Dicopp	Dirección de Coordinación de Políticas Productivas
Digestyc	Dirección General de Estadística y Censos
EE.UU.	Estados Unidos de América
ES	El Salvador
FCM	Franja Costero Marina

FEM	Foro Económico Mundial
Fomilenio II	Corporación Reto del Milenio
IDL	Índice de Desempeño Logístico
IED	Inversión Extranjera Directa
IVA	Impuesto al Valor Agregado
LAIF	Facilidad de Inversión en América Latina
MCC	Corporación Reto del Milenio
Minec	Ministerio de Economía
Moptvdu	Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
Odeca	Organización de Estados Centroamericanos
OMC	Organización Mundial del Comercio
Ospesca	Organización del Sector Pesquero y Acuícola del Istmo Centroamericano
PIB	Producto Interno Bruto
PIML	Política Integrada de Movilidad y Logística para el Desarrollo Productivo y la Facilitación del Comercio
Pnfdtp	Política de Fomento, Diversificación y Transformación Productiva
PQD	Plan Quinquenal de Desarrollo
Proesa	Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones de El Salvador
PYME	Pequeñas y Medianas Empresas

SIGLAS Y ABREVIATURAS

RFID	Registro de medios de transporte por medio de dispositivos de identificación por radiofrecuencia
Ricam	Red internacional de carreteras mesoamericanas
SELA	Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe
SICA	Sistema de la Integración Centroamericana
Siec	Secretaría de Integración Económica Centroamericana
Sisca	Secretaría de Integración Social Centroamericana
Sitca	Secretaría de Integración Turística Centroamericana
STPP	Secretaría Técnica y de Planificación de la Presidencia
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
Usaid	Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional

Política Integrada de Movilidad y Logística para el Desarrollo Productivo y la Facilitación del Comercio

El Salvador, Centroamérica y Mesoamérica en su conjunto, pueden lograr una favorable y ventajosa inserción en la dinámica global, en la medida que alcancen los más altos niveles de integración, desarrollo del conocimiento y el talento humano y una efectiva articulación multimodal. Esto contribuirá a elevar la productividad de todos los factores, la generación continua de valor agregado y la competitividad. De esa manera, se imprimirá celeridad al desarrollo económico sustentable y al desarrollo humano.

“Asignar la más alta prioridad a la logística y movilidad como elementos fundamentales de nuestra estrategia de desarrollo y de integración regional.”

XV CUMBRE DE JEFES DE ESTADO Y DE GOBIERNO DEL MECANISMO DE DIÁLOGO Y

CONCERTACIÓN DE TUXTLA, 2015

