

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS
AMÉRICAS**

ESCUELA DE RELACIONES INTERNACIONALES

TEMA DE INVESTIGACIÓN:

**DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES DE LAS CADENAS
LOGÍSTICAS TERRESTRES EN CENTROAMÉRICA EN EL
PERÍODO 2013-2018**

**MODALIDAD DE TESIS PARA OPTAR POR EL GRADO DE LICENCIATURA EN RELACIONES
INTERNACIONALES CON ÉNFASIS EN COMERCIO EXTERIOR**

NOMBRE DE LA ESTUDIANTE:

MARÍA ALEJANDRA SERRANO RAMÍREZ

TUTORA DE LA INVESTIGACIÓN:

LIC. PAMELA RAMÍREZ GUEVARA

SEDE ARANJUEZ, SAN JOSÉ

AGOSTO, 2019

AGRADECIMIENTOS

Al finalizar este trabajo tan arduo y lleno de dificultades como lo es el desarrollo de la tesis, debo agradecer primeramente a Dios, por permitirme llegar a esta etapa tan importante de mi vida, que, sin duda alguna, ha sido una gran bendición, cada logro y aprendizaje adquirido durante 4 años de carrera universitaria han sido resultado de su ayuda.

De igual manera, agradezco el apoyo incondicional de mis familiares, especialmente de mi madre quien en cada proceso de desarrollo de la tesis ha estado presente dándome los ánimos y fuerzas que en los momentos difíciles he necesitado. No cabe duda, que su apoyo y confianza han facilitado las circunstancias, para que este trabajo llegue a un feliz término, por ello, para mi persona es un verdadero placer utilizar este espacio para expresar mis más sinceros agradecimientos.

Debo agradecer de manera muy especial y sincera a la Profesora, Pamela Ramírez por aceptarme para realizar esta tesis bajo su dirección, su capacidad para guiar mis ideas han sido un aporte invaluable. Asimismo, agradezco haberme facilitado medios suficientes para llevar a cabo la realización de este trabajo, así como por la orientación y rigurosidad de las ideas.

Quiero expresar también un agradecimiento a los profesionales, Mauricio, Ramírez, Fernelly Fallas y Jorge Solano por su importante aporte y participación en el desarrollo de esta tesis. Debo aclarar por encima de todo, su disponibilidad en compartir conmigo su opinión acerca del tema la cual resultó enriquecedora para la realización de este trabajo.

Por último, mis agradecimientos se dirigen a quienes han forjado mi camino; familia, amigos y profesores, pues, la vida nos muestra su bondad, colocando en nuestro camino personas maravillosas que con mucho cariño nos brindan su apoyo más sincero en cada momento de nuestra vida.

DEDICATORIA

Dedico esta tesis a mi familia, padres, hermanos, pero, principalmente a mi madre Eloísa Ramírez que con todo amor y cariño ha hecho un sacrificio por darme la oportunidad de estudiar una carrera universitaria para un futuro mejor, gracias a ustedes he logrado llegar hasta aquí y convertirme en lo que soy. Son mi principal fuente de motivación e inspiración para poder superarme cada día más.

También, a mis queridos abuelitos maternos quienes son mis segundos padres y me han guiado en el proceso de formación como persona inculcándome principio y valores, además, han sido testigos del esfuerzo realizado en la consecución de mis metas, sus palabras de aliento son la principal motivación para seguir adelante y siempre ser perseverante

Contenido

AGRADECIMIENTOS	7
DEDICATORIA	8
RESUMEN EJECUTIVO	12
CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN	14
1.1. Planteamiento del Problema	17
1.2. Objetivos de la Investigación	20
1.2.1. Objetivo General.....	20
1.2.2. Objetivos específicos.....	20
1.3. Justificación.....	21
1.4. Antecedentes.....	22
1.5. Proyecciones.....	26
1.5.1. Alcances	26
1.5.2. Limitaciones	27
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	29
2.1. Desarrollo histórico del Comercio Internacional.....	30
2.1.1. Conceptualización del Comercio Internacional.....	33
2.1.2. Diferencia entre Comercio Internacional y Comercio Exterior.....	34
2.1.3. Importancia del Comercio Internacional	35
2.2. Evolución de las cadenas logística en el transporte.....	36
2.2.1. Conceptualización de la Logística en el Comercio Internacional	40
2.2.2. Características de las Cadenas logística	43
2.2.3. Importancia de las Cadenas logísticas	45
2.2.4. Logística en el transporte.....	47
2.2.5. Operadores logísticos	49
2.3. Comercio en la región de Centroamérica	51
2.3.1. Guatemala.....	53
2.3.2. Honduras.....	58
2.3.3. El Salvador	63
2.3.4. Nicaragua.....	67
2.3.5. Costa Rica.....	71
2.3.6. Panamá	75

	10
2.4. Pequeñas y Medianas Empresa (PYMES) en Centroamérica	79
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO	86
3.1. Enfoque de la Investigación	86
3.2. Diseño de la Investigación.....	87
3.3. Fuentes de información	88
3.4. Variables de la investigación.....	89
3.5. Instrumentos de la Investigación	92
3.5.1. Instrumento # 1. Matriz Documental.....	92
3.5.2. Instrumento # 2. Matriz Documental.....	92
3.5.3. Instrumento #3. Entrevista a profundidad	93
3.5.4. Instrumento # 4. Entrevista a profundidad	94
3.6. Proceso de Recolección y Análisis de datos.....	95
3.6.1. Instrumento # 1 Matriz Documental.....	95
3.6.2. Instrumento # 2 Matriz Documental.....	96
3.6.3. Instrumento # 3 Entrevista a profundidad	98
3.6.4. Instrumento #4 Entrevista a profundidad	99
CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS	102
4.1. Desarrollo histórico de las Cadenas Logísticas	102
4.2. Impacto de las Cadenas Logísticas en el Comercio de Centroamérica y en las Pequeñas y Medianas Empresas (PYMES)	106
4.2.1. Impacto de la logística del transporte en el Comercio de Centroamérica	107
4.2.2. Impacto de la logística de transporte en las PYMES.....	108
4.3. Principales retos económicos, políticos y sociales que dificultan la logística del transporte terrestre en los países centroamericanos.....	110
4.3.1. Retos Políticos	111
4.3.2. Retos Sociales.....	113
4.3.3. Retos Económicos	114
4.3.4. Índice de Desempeño Logístico de los países centroamericanos	117
4.4. Oportunidades para la región centroamericana a partir del desempeño efectivo en la logística del transporte terrestre.....	124
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	129
5.1. Conclusiones.....	129
5.2. Recomendaciones	131

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	134
---	------------

Tabla de Ilustraciones

Ilustración 1. Índice de desempeño logístico de Guatemala.....	118
Ilustración 2. Índice de desempeño logístico de Honduras.....	119
Ilustración 3. Índice de desempeño logístico de El Salvador	120
Ilustración 4. Índice de desempeño logístico de Nicaragua.....	121
Ilustración 5. Índice de desempeño logístico de Costa Rica.....	122
Ilustración 6. Índice de desempeño logístico de Panamá.....	1223
Ilustración 7. Índice de desempeño logístico de Centroamérica.....	124

RESUMEN EJECUTIVO

Los constantes cambios del comercio internacional a raíz de los avances tecnológicos han llevado a implementar procedimientos de distribución y comercialización de los productos de manera más eficiente. De ahí, la logística del transporte desempeña un papel fundamental debido a que, permite el traslado de las mercancías de un lugar a otro, aumenta la demanda de transporte y estimula el crecimiento y desarrollo de los países a través del comercio.

Además, Centroamérica es el principal mercado para los países que conforman dicha región, sin embargo, es preocupante la situación que estos países experimentan en materia de logística de transporte terrestre debido a problemas sociales, políticos y económico. Los retos por resolver están directamente, relacionado con la infraestructura, los costos logísticos y tramitología en el traslado de las mercancías.

De este modo, la propuesta de la investigación es analizar los desafíos y oportunidades sociales, políticas y económicas de las cadenas logísticas terrestres en Centroamérica en el periodo 2013- 2018, esto con el propósito de evidenciar las necesidades que tienen los países centroamericanos en relación con la logística del transporte terrestre por carretera, y con ello poder incrementar la competitividad y agilizar el comercio internacional en la región.

Además, como parte del Marco Teórico de la investigación, se destacan elementos históricos sobre el comercio internacional, las cadenas logísticas terrestres, la situación económica, política, social de cada uno de los países centroamericanos, y algunos aspectos relevantes sobre la competitividad de las Pymes. Todo ello, con el fin de obtener un escenario general sobre los retos y oportunidades en materia de logística terrestre en la región centroamericana.

Asimismo, se aplica una metodología cualitativa con un enfoque descriptivo, que permite estudiar las situaciones con condiciones más naturales a través de la distribución de las variables, más importantes y así darle un orden y secuencia lógica al desarrollo de la investigación. También, para un mayor sustento del documento se recurre a la recolección de datos e información a partir de fuentes primarias y secundarias.

Finalmente, y con el propósito de dar respuesta a la pregunta de investigación se realiza un especial diagnóstico sobre los principales retos y desafíos que enfrenta la región, que incluye tanto los logros alcanzados como las deficiencias ineludibles en dimensiones críticas para el desarrollo de las Pymes centroamericanas y, por ende, del comercio internacional. Asimismo, a partir de los resultados obtenidos se brindan algunas recomendaciones, con el fin de avanzar hacia un desempeño eficiente, seguro, y rápido en la logística del transporte terrestres por carretera.

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

Los actuales retos que presenta la región de Centroamérica en materia de cadenas logísticas terrestre son múltiples y complejos; por ello resulta fundamental realizar un análisis sobre los principales factores o problemas que dificultan la eficiencia en el transporte terrestres de mercancías; para así poder visibilizar que aspectos se pueden mejorar dado que, el transporte desempeña un papel fundamental en el nuevo orden mundial.

Uno de los grandes problemas que afecta la logística de transporte terrestre es el mal estado de la infraestructura vial, en la mayoría de los países de la región centroamericana las carreteras y puentes no están en óptimas condiciones, pues, presentan un avanzado deterioro, además, la extensión y calidad de las carreteras intrarregionales es reducida, a pesar de que la demanda en su uso crece día a día, significativamente.

Por su parte, los costos en la logística de transporte terrestre para los países centroamericanos son entre dos o cuatro veces mayor que los demás países que forman parte de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). Para los grandes productores, llevar sus productos hacia las fronteras representa altos costos mientras que, para los pequeños, los costos de transporte aún son más altos, lo cual obedece a la baja calidad de las carreteras y las largas distancias.

Además, los tiempos de espera en los puestos fronterizos exhiben las deudas importantes que tiene Centroamérica en la exportación, importación y transporte de mercancías; los comerciantes, representantes y conductores deben llevar a cabo múltiples trámites en los cruces fronterizos, que generan demoras, agravan la congestión en el tránsito, aumentan los costos de capital y elevan de los gastos de operación de los vehículos.

De este modo, para los países de la región centroamericana un buen desempeño en la logística del transporte terrestre es esencial para mantener sus economías abiertas, ser más competitivos, mejorar la educación de calidad y la infraestructura; todos estos factores son lo que generan mayor crecimiento y oportunidades necesarias para una distribución más equitativa de la riqueza.

Por su parte, en los últimos años, la influencia del costo y tiempo del transporte en el comercio internacional ha ido tomando relevancia, dado que, una disminución en las tarifas

de transporte estimula las exportaciones e importaciones, y por el contrario un aumento en los costos transporte causa encarecimiento de las importaciones e incrementa los costos de producción local. Asimismo, un menor tiempo de transporte, genera libre circulación de mercancías y cruces fronterizos más predecibles.

Los cambios globales de la actualidad generan presiones competitivas entre países, lo que representa necesidades de mejora en las cadenas logísticas para los países de la región centroamericana, el cual, debe integrar mayor demanda de transporte para el efectivo movimiento de las personas y mercancías y manejo eficiente de las cadenas regionales de suministros, contribuyendo así en la mejora en las condiciones de vida de las personas y del comercio internacional.

Si bien, en el caso del país de Costa Rica, éste tiene una ubicación privilegiada en el sistema logístico mundial, pues se encuentra en el centro del continente americano, muy cerca de la frontera con Panamá y con la frontera de Nicaragua. No obstante, teniendo presente esta condición ventajosa tiene un desaprovechamiento en el sistema logístico mundial debido a las dificultades de logística terrestre relacionados con el tiempo en el tránsito de vehículos principalmente en el Gran Área Metropolitana, y atrasos en el paso por las fronteras terrestres.

Asimismo, la problemática de inseguridad que enfrentan los países centroamericanos afecta las cadenas logísticas terrestres, los constantes ataques de crimen organizado en las carreteras perjudican no solo a las empresas de transporte sino a toda la cadena productiva, además, reducen los ingresos tributarios, desalienta el emprendimiento y la inversión privada. Todos estos elementos reducen el crecimiento económico y desarrollo social.

De este modo, en la región centroamericana, en febrero del 2017, entra en vigor un acuerdo llamado Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) concluido por los miembros de Organización Mundial del Comercio (OMC), que incluía medidas relevantes para la facilitación del transporte y la competitividad, así como mejorar el control, seguridad fronteriza y la eficiencia en el tránsito de mercancías.

Con la implementación del AFC se reconoce claramente la importancia del elemento de transporte en las reformas de facilitación del comercio; por tanto, el transporte está

intrínsecamente relacionado con la economía, a tal punto que se puede afirmar que, como cualquier otra actividad productiva, sin la función del sistema de transporte no se puede dar el comercio internacional ,ya que, la infraestructura se convierte en un factor de producción y la movilidad en un determinante del costo y mercado.

Por otro lado, la participación de los diferentes actores nacionales como internacionales constituyen instrumentos importantes que dan cuenta de los retos vigentes y los compromisos que tiene el Estado en materia de desarrollo y crecimiento económico de la región centroamericana. Uno de los principales actores que realiza una importante labor en el área de logística terrestre es el Banco Interamericano de Desarrollo (BID); este ha financiado estudios especializados en materia de transporte, así también ha impulsado una agenda de transporte, logística e integración principalmente, para los países centroamericanos.

Además, la Organización Mundial del Comercio (OMC), ejerce una ardua labor en la facilitación del comercio entre países, por ello se ha implementado al Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, considerando así que logística eficiente es fundamental para el comercio mundial, y el desarrollo de la economía regional. De la misma manera, la participación por parte del Estado es un factor clave para orientar las políticas regionales hacia objetivos que permitan fortalecer el transporte terrestre, y la cooperación entre los países centroamericanos.

Las pequeñas y medianas empresas (PYMES), se han convertido en actores económicos importantes para la economía de Centroamérica, pues tienen un peso importante en la vida económica de los países de la región que empujan al crecimiento y desarrollo económico.

En este contexto resulta relevante precisar el análisis de los factores negativos que generan dificultades para la logística y transporte terrestre, así como las oportunidades que se derivan de las mismas, en los ámbitos económicos, políticos y sociales de los países centroamericanos haciendo especial énfasis en el país de Costa Rica, y con ello evidenciar las necesidades de mejorar e incrementar la competitividad, y agilizar el comercio internacional en la región centroamericana.

De igual manera, las necesidades que tienen las pequeñas y medianas empresas PYMES en el desempeño de logística y transporte terrestre son inferiores en relación con las empresas grandes, su costo logístico es entre dos y tres veces mayor, por ello, con dicha investigación se busca impulsar políticas o alternativas que logren mejorar la competitividad y reducción de los costos, ya que, las pymes juegan un papel fundamental en el desarrollo económico de la región.

Por tanto, un sistema de transporte eficiente es un aspecto clave en el crecimiento económico y la seguridad de un país, por tanto, con los resultados obtenidos de la presente investigación se busca fortalecer la posición estratégica de la región centroamericana, principalmente, en lo que corresponde a la mejora de la infraestructura vial que conllevan a facilitar el transporte de mercancías, brindar servicios más competitivos, facilitación del comercio.

1.1. Planteamiento del Problema

Los países de la región Centroamericana enfrentan una importante problemática en el desempeño de las cadenas logísticas terrestres, el mayor rezago de la región está en el transporte, principalmente en carreteras; pues, este engloba todas las actividades necesarias para transportar los bienes y servicios rápidamente a su destino final para su consumo y a ello se suma los problemas de facilitación del comercio, y el cruce de fronteras que afectan la competitividad y desarrollo social de toda la región.

La logística de transporte está destinada a ser la columna vertebral del desarrollo del país y un motor para despegar nuevas inversiones en infraestructura, no obstante, los alcances que tiene la región Centroamericana en esta materia son pequeños en proporción a las necesidades reales. De acuerdo con EFE (2014), “la falta de competencia en el transporte terrestre de carga eleva los costos de las mercancías hasta el doble en comparación a países con carreteras menos desarrolladas como las de África” (párr.1).

Si bien, la falta de competencia es uno de los principales motivos que eleva los costos de transporte, son pocas las empresas que acaparan este negocio, y así que lo hacen cobran montos muy altos; además, de las grandes demoras debido a la mala calidad de las carreteras, la congestión vial y los pasos fronterizos ineficientes. Todo, tiene un fuerte impacto en el

sector productivo de los países centroamericanos, principalmente en las pequeñas y medianas empresas.

De igual manera, el transporte terrestre impacta directamente en la pobreza. Cuando funciona bien, genera millones de puestos de trabajo, aporta a una parte significativa del PIB en países de baja y media renta e, incluso, influye para reducir los precios de los alimentos. Cuando no, resulta en un círculo vicioso que afecta la rentabilidad y eficiencia de las economías, presionando al alza los precios en comparación con otros países. (Banco Mundial, 2013, párr.4)

De este modo, la ineficiencia en la logística del transporte terrestre limita el desempeño económico de los países centroamericanos, no obstante, esta problemática no solo afecta el factor económico, sino también afecta el factor social, por tanto, destaca la alta inseguridad, debido al incremento en el crimen organizado. Muchas de las exportaciones deben ir acompañadas de un custodio de seguridad, además de pagos informales y sobornos a funcionarios de los gobiernos de los países de la región para agilizar trámites o papeleos.

La imposibilidad de transitar en horarios nocturnos debido a los ataques del crimen organizado en las carreteras de la región afecta no solo a las empresas de transporte sino a toda la cadena productiva. Entre las mercancías cuyos transportistas demandan seguridad privada están los productos farmacéuticos, maquinaria, artículos tecnológicos y café, entre otros. (CentralAméricaData, 2014, párr.1)

Aunado a lo anterior, la problemática de inseguridad en el transporte terrestre es bastante compleja, pues muchas de las empresas deben pagar más por el monitoreo mensual al vehículo, el pago de una patrulla y o inclusive sistema de GPS. Dentro de las rutas o tramos carreteros más peligrosos del país, se encuentra el de Monterrey-Nuevo Laredo, donde sin duda se sufre de una grave crisis de seguridad para el transporte de carga.

Por otro lado, la carencia y debilidades de políticas públicas que faciliten el desempeño del transporte terrestres, forman parte de las problemáticas de la región Centroamericana. De acuerdo con, Inbound Logistics Latam (2017), “algunas de las principales carencias o falencias están relacionadas con orden institucional, financiero, de

desarrollo empresarial, especialmente PYMES, debilidad institucional, regulaciones, escasez de financiamiento y carencia de recursos humanos” (párr.4).

Por tanto, la problemática que enfrenta la región centroamericana se debe en gran parte a que, los gobiernos de la región no se han comprometido con una meta compartida, tendiente a posicionarla como una plataforma logística de clase mundial, bajo los principios de complementariedad, especialización e integración, además, las intervenciones público-privadas muchas veces se realizan de manera desarticulada, descoordinada, independiente. De este modo, se plantea la siguiente pregunta de investigación:

¿Cuál son los principales retos y oportunidades de las cadenas logísticas terrestres en Centroamérica en el periodo 2013-2018?

1.2. Objetivos de la Investigación

1.2.1. Objetivo General

Analizar los principales desafíos y oportunidades de las cadenas logísticas terrestres en Centroamérica en el período 2013-2018.

1.2.2. Objetivos específicos

1. Describir el desarrollo histórico de las cadenas logísticas terrestres.
2. Definir el impacto de las cadenas logísticas en el comercio de la región centroamericana y en las pequeñas y medianas empresas.
3. Identificar los principales retos económicos, políticos y sociales que dificultan la logística del transporte terrestre en los países de Centroamérica, específicamente, en Costa Rica.
4. Analizar las oportunidades para la región centroamericana a partir del desempeño efectivo en la logística del transporte terrestre.

1.3. Justificación

La presente investigación sobre la logística y transporte terrestre en Centroamérica permite hacer visible la necesidad de entender los retos y oportunidades prioritarios del transporte terrestre, en virtud de ser un elemento primordial para la mejora en el comercio internacional y competitividad de las pequeñas y medianas empresas de la región centroamericana. El cuidado de los aspectos relacionados con transporte y el sistema de logística permite negociaciones comerciales eficaces y seguridad en las mercancías.

La compleja realidad del transporte terrestre en la región conlleva a examinar, comprender y dominar ciertas limitaciones y discriminaciones, cuyas condiciones son anticuadas y gravan fuertemente los precios y los productos. Según, Naciones Unidas (s/f) “la situación del transporte en Centroamérica deja mucho que desear, el desarrollo del transporte ha sido muy desigual y ha mostrado considerable desarticulación, aun teniendo en cuenta el hecho de que las economías del Istmo son semejantes en producción” (p.17).

De este modo, el transporte terrestre en Centroamérica casi siempre ha sido ineficaz, costoso y lento, pese a ello surge el interés en la autora de precisar los problemas de una forma más integral, susceptibles de diversas soluciones, y con una valoración muy detallada y cuidadosa de las deficiencias y de las necesidades de los países de dicha región, además, la participación de organismos técnicos y administrativos que estudien y coordinen debidamente los diversos sectores del transporte son pocos o casi nulos.

Los vacíos que existen en materia de transporte terrestre y logística obstaculizan el comercio, y la distribución de bienes y servicios; la región requiere contar con una industria de transporte terrestre de carga profesional eficiente, competitiva, confiable, bien integrada y regulada que contribuya a mejorar el transporte terrestre y a reducir los costos logísticos. (Abad y Guerrero, 2013, p.8)

Si bien, son muchos los retos que tienen los países del Istmo centroamericano, y con el paso de los años estos se vuelven más complejos debido a que la globalización e innovación va tomando cada vez mayor importancia en el desarrollo económico de los países, lo que hace evidente que el transporte es un elemento de gran relevancia social para mejorar la competitividad, pues, está íntimamente interrelacionados con el comercio internacional.

Por su parte, el transporte terrestre no solo tiene relevancia en el comercio internacional, sino se ha convertido en una industria estratégica para una economía mundializada que demanda mayores facilidades para la movilidad tanto de mercancías como de personas, dado que, permite acercar cualquier producto a los clientes potenciales. A su vez, Bureau Veritas (s/f), afirma que, “desde el punto de vista de la sociedad, la importancia que el ocio y las actividades asociadas a él tienen en las sociedades modernas, hacen del transporte una actividad esencial para el normal desarrollo de las relaciones humanas” (párr.7).

En cuanto al aporte que la investigación, brinda para la ciencia de las Relaciones Económicas Internacionales, se argumenta en que la logística de transporte terrestre constituye una actividad en continuo proceso de expansión y modernización, que brinda la posibilidad a los países de la región centroamericana, de incrementar el desarrollo y crecimiento económico además, brinda mayores oportunidades de desarrollo en las pequeñas y medianas empresas de poder comercializar los productos fuera de las fronteras nacionales.

Por último, la cooperación e integración entre los países centroamericanos es primordial para el desarrollo de la infraestructura de transporte terrestre y facilitación del comercio internacional, la gran apuesta es crear cadenas logísticas de transporte capaz de generar conectividad eficiente, brindar servicios de alto nivel, permitiéndole Centroamérica no quedar rezagada en el comercio internacional y llevar desarrollo social a los pueblos.

1.4. Antecedentes

La logística es una actividad antigua, que tiene sus orígenes en el campo militar, específicamente, durante el desarrollo de las grandes guerras mundiales. Esta herramienta se desarrolla para abastecer a las tropas con los recursos y pertrechos necesarios. No obstante, según, Figueroa y Granados (2011), “con la culminación de las II Guerra Mundial y el papel determinado por la logística, se produce un salto de ésta, de la gestión militar a la empresarial, siendo esta ultima la que llevo a su mayor desarrollo” (p.4).

En sus principios la logística no era más que tener el producto justo, en el sitio justo en el tiempo oportuno, al menos costo posible. Sin embargo, estos conjuntos de actividades han sido redefinidas con el paso de los años, porque, la logística se ha ido posicionando a

nivel operativo, tático y estratégico debido a la transición económica que atraviesan los países, principalmente, los de la región centroamericana.

La evolución de las cadenas logísticas en Centroamérica se explica a través del importante desarrollo que los operadores logísticos tuvieron durante la década de los ochenta a nivel mundial. De acuerdo con Figueroa y Granados (2011), “el concepto “Operador Logístico” nace debido a que no existían empresas con servicios integrados de almacenamiento y transporte en el mercado para poder subcontratar (Outsourcing) y con ello ahorrar u optimizar costos” (p.30). Esto condujo a que organizaciones de la región centroamericana conformaran estructuras proveedoras de servicios logísticas de transporte terrestre.

El desarrollo de las cadenas logística ha tomado fuerza debido a que los mercados son más exigentes y que la integración y la globalización son un hecho. La función empresarial de las compañías ahora está dirigida a competir con empresas de todo el mundo, ya no solamente a nivel local, por lo que éstas deben atender de la mejor manera a todos y cada uno de los clientes. (Felipe, 2007, p.2)

De este modo, la logística hoy día viene dada por la necesidad de mejorar el servicio al cliente, brindar mayor seguridad, eficiencia en el traslado de la mercancía y transporte al menor costo posible. El transporte representa uno de los procesos de fundamentales para seguir compitiendo, pues, las empresas han tomado seriamente este elemento como herramienta indispensable para ser eficientes y competitivas.

Asimismo, el comercio internacional ocupa un lugar prioritario en el desarrollo de la región, razón por la cual, el transporte terrestre se ha convertido en unos de los principales medios para el traslado y distribución de las mercancías entre los países centroamericanos, además, se reconoce que la misma es de gran ayuda para las empresas que desean alcanzar la diferenciación en el mercado.

Países como, El Salvador, desde inicios de la década de los noventa, ha ido adoptando políticas estructurales orientadas a lograr un mayor desarrollo de las cadenas logísticas terrestres. De acuerdo, con Martínez (2017), “dicho esfuerzo fue concebido desde sus inicios por el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, además, del

apoyo de Sistema de Naciones Unidas” (p.11). Siendo así, con las políticas se busca darle un mayor enfoque a la infraestructura, carreteras, eficiencia en tramitología y competitividad de los sectores económicos.

Por su parte, el desarrollo de la logística en Panamá constituye una de las bases fundamentales de la economía. Según, El Capital Financiero (2014) “Durante los últimos años Panamá ha sido uno de los países más estables generando significativos aportes en el Producto Interno Bruto, también en el 2013 ocupa el séptimo lugar en el índice de logística de un total de casi 19 países en cuanto a la calidad de su sector logístico (párr.1). En términos generales, la puntuación que obtiene Panamá no es deficiente, dada la importancia fundamental que tiene la logística en la economía.

En lo que corresponde a Costa Rica, los indicadores revelan que a lo largo de los años el desarrollo logístico terrestre y competitivo del país, presenta una tendencia negativa. Según el BID (2014), “la principal debilidad del país es la disponibilidad y calidad de la infraestructura y transporte, procesos aduanales” (p.77). Dicho esto, el análisis de los indicadores pone en evidencia las áreas de en las que el país ha sido penalizado, y permite entender lo mucho que hay por hacer en esta materia.

Del mismo modo, el país de Nicaragua presenta grandes deficiencias en el desarrollo de las cadenas logísticas terrestres, ya que, la infraestructura es muy precaria, y el proceso de entrega de mercancías es complicado y costoso. Pese a ello, Prom Perú (2015) señala que, “en el 2013, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) aprobó la concesión de un crédito para Nicaragua, destinado a impulsar la eficiencia y la seguridad de su sistema de transporte por carretera” (p.44). De este modo, un avance en esta materia permitirá a las empresas entregar la mercancía a sus clientes de forma rápida y efectiva.

Igualmente, Honduras desde el año 2009 ha venido presentando acontecimientos que han provocado su asilamiento en materia política y económica, generando una desaceleración en la economía y salida de empresas. Situación que a su vez ha dificultado el desarrollo de las cadenas logísticas terrestres, de acuerdo con El Heraldo (2016), “en los últimos dos años el país cayó nueve puestos en el índice de desempeño logístico, lo que demuestra no estar cumpliendo con el objetivo de tener una plataforma comercial competitiva” (párr.1-2).

Posteriormente, el desarrollo de las cadenas logísticas terrestres en Guatemala cuenta con debilidades profundas, la ineficiencia en la gestión fronteriza es una causal clave, además del mal estado de las vías y la inseguridad en carretera. Según, los indicadores internacionales del BID que miden desempeño logístico, “Guatemala registró 2,8 puntos en el 2014 y se ubica en la posición 77 - situación casi invariable con respecto al 2012 (2,8 puntos y posición 74)” (p.29). Si bien, deficiente desempeño logístico en Guatemala sigue siendo un obstáculo para constituirse en una herramienta efectiva de los sistemas productivos.

Dentro de este contexto, en el informe realizado por la secretaría de la Comisión para América Latina y la Organización de Naciones Unidas, denominado “El Transporte en el Istmo Centroamericano” se destaca que, el transporte trajo a los países centroamericanos nuevas necesidades de consumo, nuevos productos y a su vez ha fomentado la creación de empresas nacionales, igualmente, de redundar en beneficios de carácter social, político y cultural. Sin embargo, la situación actual del transporte en Centroamérica en la nueva etapa de desarrollo económico deja mucho que desear. El desarrollo del transporte ha sido muy desigual y ha mostrado considerable desarticulación.

Es todo esto lo que hace que el estudio del transporte centroamericano, un caso especial en la investigación, debido a la gran trascendencia que representa para el desarrollo económico general del Istmo, porque, permite, por una parte, examinar en conjunto lo que existe y, por otra, considerar las soluciones más aconsejables.

También, el autor Manuel Orozco, en su investigación “Centroamérica: retos, conflictos y perspectivas en el siglo XXI, señala que los países de la región centroamericana han demostrado un proceso lento en el desarrollo de las cadenas logísticas terrestres pues, aún existen grandes retos estructurales y debilidades que impiden avances en el desempeño de éstas, y el desarrollo económico en general. Siendo así, el documento es esencial en el desarrollo de la investigación, por tanto, hace un análisis de algunos de los principales retos y desafíos que presentan la región, lo que permite, plantear estrategias que logren solventar estas necesidades con mayor prontitud.

Asimismo, el estudio realizado por la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), denominado “El corredor logístico centroamericano” permite visibilizar la falta de un marco legal moderno del transporte por carretera en la región y de

una política común que induzca a servicios de transporte de alta calidad, que logren fortalecer el comercio nacional e internacional. A partir de la necesidad de implementar mejores políticas de desarrollo del transporte terrestres en Centroamérica, el interés de la investigación es proponer el desarrollo de un proceso que posibilite el mejoramiento de los servicios de transporte por carretera, en complemento a la disponibilidad de una buena infraestructura vial.

Por otro lado, el autor Jorge Cervantes, de la ciudad universitaria Rodrigo Facio, Costa Rica, señala que la débil infraestructura local y la forma de organización del sector han incrementado paulatinamente los costos de operación de las empresas; en el caso de los países del área, ninguno cuenta con una infraestructura de transportes con un desempeño que satisfaga las necesidades del mercado regional de transporte de carga. Pese a ello, el tema es objeto de análisis para la investigación debido a que las regulaciones que imperan en la región centroamericana, no se ajustan a las necesidades de un mundo en constante cambio.

1.5. Proyecciones

Si bien, las proyecciones en una investigación constituyen una visión de cómo se va a desarrollar el tema en estudio para cumplir con los objetivos planteados, planificación, organización y control de la investigación. Para la presente investigación las proyecciones se dividen en dos variables las cuales son: los alcances y las limitaciones. Tanto los alcances como las limitaciones permiten al lector conocer el horizonte del desarrollo de la investigación.

En relación con los alcances, se mencionan de forma breve y puntual los principales temas a tratar y su aporte en la investigación, esto con el fin de evidenciar las necesidades y oportunidades económicas, políticas y sociales que presenta la región centroamericana en relación con la logística del transporte terrestres. Por su parte, en las limitaciones se explica de forma detallada los temas que no se incorporan dentro de la investigación.

1.5.1. Alcances

- El estudio de la presente investigación se realiza con base en las cadenas logísticas terrestres de la región centroamericana, a partir de lo cual se espera vislumbrar los principales desafíos y oportunidades que presentan los países de la región en materia

de transporte terrestre. Parte de los desafíos o retos están relacionado con la Infraestructura, altos costos transporte, inseguridad; asimismo, un eficiente transporte terrestre representa una oportunidad de mejorar el comercio centroamericano.

- La investigación busca, además, mejorar la competitividad y productividad de las pequeñas y medianas empresas, pues, los problemas que presentan las cadenas logísticas terrestre de la región dificultan la comercialización de sus productos fuera de las fronteras nacionales.
- El potencial comercial de Centroamérica se encuentra todavía limitado por obstáculos logísticos y de transporte, por ello con la investigación se espera incentivar a los gobiernos e instituciones gubernamentales y no gubernamentales aunar esfuerzos conjuntos que ayuden a facilitar el comercio y mejorar la competitividad de la región.
- El transporte eficiente es un aspecto clave en el crecimiento y la seguridad de un país, por lo que la investigación constituye una propuesta para fortalecer las políticas nacionales del mercado de transporte regional, en función de su posición respecto a América Latina y el mundo.
- En este mismo contexto, la investigación resulta relevante para precisar el análisis de las deficiencias de las cadenas logísticas terrestres en cada uno de los países centroamericanos, avanzando hacia una óptica con propuestas para fortalecer su economía regional.

1.5.2. Limitaciones

- El presente estudio está enfocado únicamente, en las cadenas logísticas terrestres de los países de la región centroamericana, específicamente en las oportunidades, desafíos que se derivan de estas, y la importancia que representa el comercio para los PYMES de los países de Centroamérica.
- No se hace análisis de otros países, sino únicamente los de la región centroamericana.
- Además, el tipo de transporte logístico a investigar es el terrestre, específicamente las relacionadas con el transporte de carreteras por medio de furgones, camiones y tráiler, pues, el transporte terrestre ferroviario no forma parte del estudio de investigación.
- Tampoco, se realiza una investigación de las cadenas logísticas marítima y aérea, sino únicamente, de la terrestre, además, se investiga propiamente el impacto que tiene las

cadenas logísticas terrestres en el comercio con los países de la región centroamericana.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

El presente capítulo, denominado Marco Teórico, constituye la base donde se sustenta el desarrollo de la investigación; en él se desarrolla la teoría que va a fundamentar la investigación por lo que resulta necesario para delimitar el problema o fundamentar hipótesis o afirmaciones. Simultáneamente, la información recolectada en el Marco Teórico proporciona un conocimiento profundo de la teoría que le da significado al tema en estudio.

Para efectos de la investigación a realizar, primeramente, se desarrollan los antecedentes históricos que llevaron a la creación de Comercio Internacional, esto con el fin de conocer la evolución que este ha tenido a lo largo de los años y el impacto que ha generado económico, político y social que ha generado en los países, principalmente en la región de Centroamérica. Dentro de la misma línea se abordan la conceptualización, características, e importancia del Comercio Internacional.

Posterior a ello, el capítulo consta de un apartado sobre la evolución de las cadenas logísticas, conceptualización, características e importancia de las mismas, asimismo, se hace mención de las cadenas logísticas terrestres, esto debido a que el principal enfoque de la investigación está orientado en el desempeño de la logística terrestre, pues, es un factor de suma importancia que permite un desarrollo más rápido y eficiente en la distribución de las mercancías y por ende, del Comercio Internacional.

Por otro lado, se hace mención del Comercio en la región Centroamericana, para así poder reconocer la evolución que han tenido los países en materia comercial, y el dinamismo en las relaciones comerciales entre los países centroamericanos. Asimismo, se describen las generalidades políticas y sociales, indicadores económicos y el desempeño del transporte terrestres en cada uno de los países que conforman la región.

Finalmente, se procede a realizar un exhaustivo estudio sobre la competitividad de las Pequeñas y Medianas empresas (PYMES) de Centroamérica, donde se describen las características e importancia que éstas representan para cada una de las economías de los países centroamericanos, pues se considera importantes para el desarrollo de la región, al que contribuir con la generación de empleo. No obstante, la logística del transporte terrestres

representa uno de los grandes desafíos para el desarrollo de la PYMES, de ahí el interés de abordar el tema para valorar los problemas que limitan el desempeño de éstas.

2.1. Desarrollo histórico del Comercio Internacional

El Comercio Internacional se considera una de las prácticas más antiguas he importantes para el desarrollo de las comunidades, ha estado vinculado a la actividad humana, en virtud de satisfacer las necesidades de la población a través, del intercambio de bienes entre las naciones. Además, el comercio, presenta cuestiones de gran importancia ocurridas a lo largo de los siglos, que han permitido entender la configuración actual del Sistema Internacional en función del comercio.

Los orígenes del Comercio Internacional se remontan en la historia de los pueblos del Mediterráneo, principalmente al final del periodo Neolítico cuando se descubre la agricultura. De acuerdo con, El Insignia (2017), “al principio la agricultura que se practicaba era la de subsistencia, las cosechas eran las justas para la población, pero, conforme se incorporaban nuevos desarrollos tecnológicos, las cosechas obtenidas eran cada vez mayores” (párr.1). A medida que iban incorporándose nuevas tecnologías, se propicia el intercambio de los excedentes por otros productos, marcando así el surgimiento del comercio.

Si bien, los fenicios son considerados como los precursores del Comercio Internacional, al iniciar el traslado de sus excedentes a través de embarcaciones por el Mar Mediterráneo. Además, al inicio el trueque fue uno de los métodos que se utilizaron para dichas transacciones, poco tiempo después con la aparición de la moneda se benefició aun más la actividad (Huesca, 2012, p.11).

De este modo, el trueque era una forma de comercio muy antigua que apareció en los pueblos fenicios, griegos, romanos, y consistía en que cada una de las partes entregaba un excedente de un bien o prestaban algún servicio a cambio de otros bien o servicio sin la intervención de dinero. No obstante, con la evolución del comercio dicha actividad fue desapareciendo debido a que surgieron nuevas prácticas de comercio.

De la misma manera, el surgimiento del Comercio Internacional ha dado paso a uno de los hitos más importante en la historia de la mundial, pues, trajo consigo cambios a nivel político, económico y social. Según, Correa (2014), “los mercaderes en el antiguo Egipto

inician el intercambio de especies, oro y piedras preciosas, pero no fue hasta la Revolución Industrial que se logra obtener un efecto y trascendencia continental y mundial” (p.15). Bajo esta modalidad, el comercio empieza a tomar mayor dinamismo, y se da la consolidación de imperios coloniales europeos.

A partir del siglo XVI, las colonias europeas se basan en la idea que, la riqueza de un país se medía en función de la cantidad de metales preciosos sobre todo el oro y la plata. De ahí, a estos pensadores se les llamo mercantilistas, pues, su principal fin era conseguir la mayor riqueza al menor costo posible, igualmente, se prefería exportar al máximo e importar al mínimo, emprendían grandes viajes en busca de especies y metales preciosos.

Asimismo, durante el desarrollo del mercantilismo surgieron muchas desigualdades entre los países, de acuerdo con Correa (2014), “los mercantilistas se inclinaban por la acumulación de oro y plata y desestimación de importaciones, lo que llevó a muchos países que siguieron sus lineamientos a terminar aislados del escenario internacional” (p.16). Este periodo, predominó durante los siglos XVI y XVII, y se basa más en la adquisición de metales, que en la implantación de un sistema de libre comercio internacional.

Posterior al mercantilismo, en el siglo XIX surge la Revolución Industrial en Inglaterra, tal y como se ha mencionado, ha sido el factor impulsador del comercio internacional, debido a las innovaciones de maquinarias, formas de producción, mejoras en los transportes y comunicaciones y por consiguiente en los estilos de vida de las naciones.

Fue sobre todo a partir de la década de los 80, gracias a la aparición de las nuevas tecnologías y la creciente globalización de los mercados, cuando el Comercio Internacional ha crecido exponencialmente. La Revolución Industrial ha sido uno de los pilares fundamentales de las economías de muchos países y uno de los elementos característicos de nuestra forma de vida. (Amycos, s/f, p.2)

Dichas transformaciones, que trajo consigo la Revolución Industrial en el Comercio Internacional, ha permitido a muchos países cambiar el modo de producción de los bienes, pues, se ha pasado de utilizar máquinas artesanales, a máquinas altamente tecnológicas, que han facilitado la especialización y productividad de los países. Además, durante esta época, el transporte adquirió gran relevancia, pues se dio la aparición nuevas rutas de transporte,

principalmente marítimo, lo que permite mayor apertura de los países e inserción en el Comercio Internacional.

Por otro lado, durante los periodos de la Gran Depresión y la II Guerra Mundial el comercio se ve fuertemente afectado, y trae consigo efectos negativos tanto para los países desarrollados como para los países en desarrollo. El intercambio entre los países afectados, el ingreso de las personas, y la continuidad de empresas se vieron perjudicados.

Todos los países se vieron afectados en especial los que dependían de la industria pesada, los precios de los productos agrícolas cayeron, además de la demanda y los puestos de trabajo. Este período trajo consigo además aislamiento de los países, intervencionismo estatal y proteccionismo. (Correa, 2014, p. 17).

Pese a lo mencionado, en los años de 1929 a 1944 aproximadamente, los países viven un amargo momento que dificulta su crecimiento y desarrollo, por tanto, las operaciones comerciales entre países son casi imposibles. No obstante, luego de la II Guerra Mundial se propicia un ambiente más alentador, debido a que se da la creación de varios Organismos Internacionales más importantes de Comercio Internacional hoy en día, como lo son el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Internacional para la Reconstrucción y Desarrollo (BIRD) y el Banco Mundial.

Luego de los dos grandes mundiales el comercio empezó a crecer sin precedentes. Actualmente los países dependen del Comercio Internacional para el desarrollo económico y bajo el mismo principio como inició el trueque dentro de las comunidades para satisfacer las diferentes necesidades que la población posee, este comercio se refiere a las importaciones y exportaciones, inversión directa, financiación internacional, mercadeo etc., las cuales se realizan mundialmente y participan las diferentes comunidades. (Alvear, s/f, párr. 2).

De esta manera, se observa que a lo largo del tiempo el comercio ha sido un elemento esencial para el crecimiento económico mundial, las innovaciones han cambiado el nivel de vida de la población, las formas de comercializar los productos y los modos de transporte; y a ello se suma que, ningún país es autosuficiente, es decir, siempre va a necesitar de otro país para satisfacer las necesidades de la población.

Si bien, iniciado el siglo XX, las operaciones comerciales entre países se han incrementado ampliamente, según, Utel (2017), “el exponencial crecimiento del comercio internacional puede atribuirse a los diversos tratados, pactos y convenios que se solidifican entre los países industrializados durante la segunda mitad de este siglo” (párr.4). Aunado a ello, los avances tecnológicos, el surgimiento de plataformas que posibilitan los trámites de importación y exportación, y el aumento de la población son factores indispensables que agilizan y fomentan las relaciones comerciales.

Por último, cabe decir que, ha sido significativa la evolución que ha tenido el Comercio Internacional en los últimos años, las diferentes etapas o periodos por las que éste ha pasado, han marcado un hito histórico en el desarrollo y crecimiento de los países a nivel mundial, sumado a ello, la globalización ha traído consigo cambios sustanciales en la estructura del Comercio Internacional, por lo que en un mundo constantemente en cambio, la experiencia nos muestra que el comercio debe adaptarse a los diferentes escenarios.

2.1.1. Conceptualización del Comercio Internacional

El Comercio Internacional hace referencia al intercambio de bienes y servicios entre los diferentes países y mercados del mundo. De acuerdo con Ceballos (2012), “el comercio se realiza utilizando divisas y está sujeto a regulaciones adicionales que establecen los participantes en el intercambio, y los gobiernos del país de origen” (párr.1). Con la realización de estas operaciones comerciales se busca que los países involucrados se beneficien mutuamente posicionando mejor sus productos al ingresar en nuevos mercados extranjero.

Por su parte, definir el Comercio Internacional en la actualidad, exige aludir a los actos que se derivan del intercambio de productos, servicios e incluso conocimientos entre habitantes de dos o más regiones económicas. Las economías que participan en el comercio son las economías abiertas, lo que significa que se realizan salidas de mercancías (exportaciones) o entradas de estas (importaciones). (López, s/f, párr. 3).

Pese a lo mencionado, la introducción de productos extranjeros a un país y la salida de estos a otros países es lo que se conoce como comercio internacional, éste, además, trata de buscar una forma de equilibrio entre las transacciones comerciales realizadas dentro de

una regulación más o menos proteccionista, siempre sin llegar al autarquismo, es decir sin cerrar sus mercados o fronteras a los mercados internacionales.

Asimismo, uno de los fundamentos básicos que se derivan del comercio internacional es que, ningún país es autosuficiente, es decir siempre necesita del intercambio global de productos con otras naciones. Según López (s/f), “estos intercambios entre distintos países o distintas zonas geográficas ha ido en aumento gracias a la liberalización comercial y eliminación de barreras arancelarias y no arancelarias” (párr.1). A partir de los procesos antes descritos, el comercio internacional se ha desarrollado de forma más rápida y eficaz.

2.1.2. Diferencia entre Comercio Internacional y Comercio Exterior

Las definiciones de los términos de Comercio Internacional y Comercio Exterior difieren entre ellas, la mayoría de las veces los conceptos suelen confundirse con frecuencia, sin embargo, señalan realidades diferentes. De acuerdo, con Ortiz (2015) “el comercio internacional permite contemplar de manera global todas las relaciones económicas o los más relevantes entre diferentes entes económicos del horizonte geográfico y comercial, mientras que el Comercio Exterior, son las relaciones económicas entre dos diferentes entes económicos, pero enfocándolo en el país o lugar en el que se encuentre” (p.2). Dicho lo anterior, el Comercio Internacional abre una visión más continental o global, a diferencia de comercio exterior que comprende una visión más intracomunitaria o regional.

Del mismo modo, el Comercio Internacional comprende aquellas negociaciones comerciales entre países que mantienen acuerdos de bilateralidad comercial, y el Comercio Exterior supone transacciones comerciales entre estados miembros de un país específico o bloque comercial con el resto del mundo, es decir, no es otra cosa que el intercambio de bienes entre estados miembros de la Unión Europea, por ejemplo.

Esta fundamental distinción es menester tener siempre en cuenta, pues, permite tener una visión más clara y pertinente de ambos conceptos. Además, según, Huasca (2012), “cuando se habla de comercio exterior se hace desde la posición de un determinado país hacia la relación que tiene con otros, en cambio, el comercio internacional permite que los países en vías de desarrollo compitan en los mismos mercados que los países desarrollados” (p.15).

De tal forma, la diferencia en ambos conceptos es más de fondo que de forma, respecto a la posición en la cual se refiere.

2.1.3. Importancia del Comercio Internacional

El Comercio Internacional se considera una parte importante para el crecimiento económico global. El surgimiento de éste se da por la incapacidad de producir todo lo que una economía necesita para desarrollarse. Huasca (2014) señala, que “el comercio reviste una gran importancia debido al movimiento que genera dentro de la economía local, regional y mundial; por cada transacción que se realice más de un sector se ve beneficiado” (p.15). Los beneficios que genera el Comercio Internacional se ven implícitos en la producción, competitividad, desarrollo y crecimiento económico de las regiones.

De la misma manera, el Comercio Internacional, es importante, en la medida que contribuye a aumentar la riqueza de los países y de sus pueblos, riqueza que se mide a través del indicador de la producción de bienes y servicios que un país genera anualmente, además, hace que las naciones puedan destacarse por su propia producción destinada al intercambio en aras de obtener apreciables utilidades con tales transacciones. (Sánchez, febrero, párr. 4)

Aunado a lo anterior, la labor del comercio ha sido fundamental para que los países puedan obtener niveles adecuados de crecimiento económico y social, así también, es un instrumento que promueve la productividad, fabricar con bajos costos y mayor eficiencia, ampliar los mercados, acceder a la internacionalización, en fin, a utilizar cualquier estrategia que inserte a las naciones en la economía mundial.

Por otra parte, desde una perspectiva tecnológica, el comercio permite que los países puedan contar con avances tecnológicos, que de otra manera muchos países no serían capaces de generar. Según, Huasca (2012), “con los avances tecnológicos los productores de bienes, el campo de comercialización se expande, conduciéndonos a una mayor competitividad” (p.15). De este modo, el consumidor final es quien se ve mayormente beneficiados al contar con diferentes alternativas para satisfacer sus necesidades.

Tanto en el campo comercial, como en el económico, financiero, político y social, el Comercio Internacional, ha alcanzado un nivel de desarrollo tan alto, que

ha convertido al planeta en parte fundamental e indispensable de la carta de presentación de cada uno de los países partícipes de este mundial acontecimiento diario y continuado, en el que todos dependen de todos. (Sánchez, febrero, párr. 5)

En un entorno en el cual todos los países dependen de todos, es necesario diversificar la economía y no considerar solo el intercambio bienes y servicios; sino se debe tener en cuenta la participación en aspectos como, sinergia de los negocios, inserción en la economía internacional, articulación de estrategias empresariales, presencia en la política internacional, protagonismo en los tratados de integración y de cooperación internacional.

Con el paso del tiempo, el Comercio Internacional se ha convertido en pieza fundamental para el acercamiento de los países en virtud de interactuar comercialmente entre ellos. Desde su origen, la actividad ha logrado suplir todas las demandas, y, por ende, las necesidades más relevantes de la población mundial, además, una nación no exporta sólo porque necesite poder de compra externo, también lo hace para complementar su estructura de producción con otros mercados.

Por tanto, el intercambio de bienes, servicios y conocimientos entre las naciones que integran el planeta, son una fuerza que permite el desarrollo económico, y promueve el bienestar de las naciones y de su población. La importancia que ha alcanzado el Comercio Internacional en cumplimiento de sus alcances ha tenido, tiene y tendrá influencia en las Relaciones Internacionales, de los países en los campos económico, financiero, comercial, político y social.

2.2. Evolución de las cadenas logística en el transporte

A lo largo de la Edad Media, empiezan a surgir importantes rutas comerciales, que intentaban suplir la alta demanda de bienes y mercancías entre países europeos principalmente. El surgimiento de dichas rutas comerciales se fue dando conforme iba evolucionando el Comercio Internacional, ya que, el aumento en la producción de bienes y servicios de los países los lleva a buscar nuevas formas de exportar los productos hacia nuevos mercados extranjeros.

De acuerdo, con El Insignia (2017), “entre las principales rutas comerciales de la época fue la Ruta de la Seda, el comercio a través esta ruta se dio forma directa, y la mayor

parte de las mercancías cambiaban de propietario cada poca decena de kilómetros, hasta llegar a las ricas costas europeas” (párr.5). Ésta ruta, atravesaba caravanas cargadas de una seda que valía su peso en oro, y era una red frágil, de caminos intercontinentales.

Por su parte, también existieron las cruzadas, considerada como una ruta comercial creada de manera indirecta a raíz de movimiento de tropas, suministros, armas, botines de guerra, etc., que reactivaron la economía de muchas regiones europeas. Según, La Insignia (2017) “el mérito de creación de la ruta se le atribuye en parte al rey inglés Ricardo I Corazón de León, que consiguió importantes victorias comerciales para Europa, como por ejemplo el restablecimiento de la Ruta de la Seda (párr. 8).

Si bien, el pasar de los años fue dando paso a nuevas rutas y formas de transportar la mercancía, el comercio trasatlántico constituye una de las principales travesías marítimas que comunicaba América con Europa. De acuerdo, con la Insignia (2017) “a partir de estas travesías empezaron a surgir grandes compañías oceánicas que brindaban un servicio más rápido de seguro de las mercancías y personas” (párr.9). De este modo, las travesías transatlánticas podían realizarse entre cualquier parte de Europa y América.

Dicha evolución en las rutas comerciales y medios de transporte para el intercambio de mercancías entre países ha llevado a un avance significativos en el sector transporte. El estímulo en las innovaciones y la tecnología en particular han introducido medios de transporte avanzados con servicios más rápidos, eficientes y a menores costos, sumado a ello, la rápida expansión de rutas comerciales ha permitido el transporte marítimo, aéreo y terrestre.

Asimismo, a medida que los países se introducen en los mercados, el papel que juega la logística y el transporte es esencial para la comercialización o distribución física de las mercancías, pues, en la mayoría de las ocasiones el éxito o fracaso de la comercialización de los productos va a depender de la eficiencia en la logística y medio de transporte. Además, las nuevas modalidades de comercio han permitido mayor influencia de la logística.

Pese a ello, es significativo, señalar la evolución que ha tenido la logística como herramienta fundamental para el comercio internacional, específicamente, en el proceso del transporte de la mercancía y, como área funcional que ha estado ligada a la competencia entre empresas y mercados en los que esta actúa.

El proceso logístico abarca una serie de actividades integradas; allí se incluye un diagrama secuencial que permite identificar la interrelación entre las distintas actividades. Dichas actividades abarcan toda la gama de responsabilidades comprendidas desde que se emite la orden de pedido, se concreta la unitarización y el transporte, hasta la entrega al consumidor. (Logística, s/f, p.1)

De este modo, la logística abarca diferentes actividades que permiten una buena gestión en el intercambio de mercancías entre países. No obstante, antes de 1950, la logística era un campo poco conocido y desarrollado, pues, cada actividad se realizaba de forma relativamente independiente de las otras, o sea que se ejecutaba sobre una base funcional, además no existía ningún concepto o teoría sobre la logística.

Asimismo, durante 1950 la logística era poco conocida en el ámbito empresarial y/o comercial no así, en el ámbito militar, según Santos, Muñoz & Prieto (s/f), “las dos grandes guerras mundiales y los conflictos locales acaecidos entre ambos, pusieron de manifiesto la importancia crucial de la logística” (p.9). Fue entonces, a raíz de las guerras mundiales y en especial de las actividades militares con los campos de batallas a cientos de kilómetros de los centros de producción, que se llevaron a cabo los conceptos sobre logística que se emplean hoy día.

Este periodo permite, además, un desarrollo significativo de la logística en Estados Unidos principalmente, luego el ambiente favorable de inversión y abundancia de recursos naturales; logra la expansión de la economía en la que la producción crecía rápidamente, para poder satisfacer una demanda que aumentaba constantemente, además, se reconoce la importancia de la logística empresarial para cualquier empresa de cualquier sector.

De igual manera, al descubrirse el potencial de la logística integral y la demanda del cliente por un mejor servicio, se optó por mejorar el desempeño de la logística para mejorar la calidad y el tiempo de entrega, con lo que las empresas podían posicionarse mejor y lograr una ventaja competitiva. (Quijada, s/f, p.1)

Aunado a lo anterior, los años posteriores al periodo de 1950 obligan a las empresas comerciales a realizar mayores esfuerzos en las ventas con el fin de estimular una demanda que absorbiera toda la capacidad de producción disponible, pues la aplicación de la logística conllevaba a las empresas a desarrollar para seguir y prosperar en el negocio. Por lo que dicha

época de 1950 se caracteriza por el predominio de ventas y la producción y no tanto a la logística.

Posteriormente, durante el año de 1965, la logística empieza a tomar otro rol en las empresas, por lo que estas comienzan a enfocarse y a especializarse en la logística haciéndola parte de su única actividad económica, reduciendo los costos de esta. De acuerdo con Quijada (s/f) “el fomento que las empresas cuyo giro comercial no es la logística recurrieran a empresas que sí lo son es, debido a que la subcontratación representaba un costo menor” (p.2). Lo que quiere decir que esta época se caracteriza por el outsourcing (organizaciones no especializadas en logísticas contrataban a una que si lo esté).

Por otra parte, Santos et al. (s/f), señala que “en el periodo de 1950- 1965 aproximadamente, el concepto de coste total se convierte en pieza fundamental para el desarrollo de la logística empresarial, puso de relieve la interrelación entre dos importantes actividades logísticas: almacenamiento y transporte” (p.11). Dicho concepto, ha servido de base para la toma de decisiones de las empresas en el ámbito logístico.

Al comienzo del año de 1970, la aceptación de la logística era todavía lenta, las empresas estaban más interesadas en la generación de ingresos que en el control de costes, sin embargo, ya se habían establecidos algunos principios de logísticos básicos que llevaron a las empresas a ver en su contabilidad los beneficios de la aplicación de la logística empresarial, por lo que puede afirmarse que en esos años la logística se encontraba en una etapa de semi.madurez.

Dentro de los factores que a mediados de los setenta iban a proporcionar el cambio sustancial en la importancia de la logística y su desarrollo, comenzaron a evidenciarse, y entre ellos destacan: la competencia en los mercados mundiales de productos manufacturados estaba aumentando, los consumidores eran cada vez más exigentes y se empezaba a sentir escasez de materias primas de alta calidad. (Santos et al. s/f, p.14)

Los elementos antes mencionados, determinan que la logística se convirtiera en un tema de máxima importancia para la alta dirección de las empresas, principalmente, en lo que respecta a las entregas exactas cuando y en el lugar donde el consumidor final las solicite,

pues la logística ha pasado de un estado de estímulo de la demanda a una mejor gestión y distribución de recursos.

Por su parte, para el periodo de 1995, “el enfoque evoluciona de ser solo un esfuerzo de la empresa para mejorar su logística a mejorar las relaciones con los clientes y los proveedores estratégicos” (p.2). Esto da como resultado la inclusión de estos personajes en la planeación estratégica de la empresa y de la importancia de la colaboración y cooperación para hacer frente a los nuevos mercados.

En el periodo actual, la logística integra tanto la gestión de mercancías como la distribución de estas, según, Santos et al (s/f), la integración está creando vínculos entre las empresas, de tal forma que en el momento actual la logística y producción están cada vez más cerca en el ámbito conceptual y la práctica” (p.15). Además, las organizaciones no solo abarcan a clientes y proveedores estratégicos, sino que se arman cadenas de productores y distribuidores que abarcan desde la recolección de materia prima hasta la entrega al consumidor final.

Conforme el comercio y la exportación continúen creciendo, los responsables de la logística están cada vez más implicados en la distribución a nivel nacional e internacional de las mercancías, así como en la gestión de suministros a otros países; todo esto permite ampliar el ámbito de aplicación de la logística y aportar mayor importancia en todos los sectores económicos.

Por tanto, la evolución de la logística surge como una respuesta de las organizaciones o empresas para satisfacer las cada vez más exigentes demandas de sus clientes. La configuración del concepto logística aparece en los periodos de 1950-60, pero, solo en las décadas siguientes comienza a generalizarse de manera significativa por lo que, es necesario, adaptar los principios y conceptos de la logística a empresas que producen y distribuyen bienes y servicios.

2.2.1. Conceptualización de la Logística en el Comercio Internacional

Si bien, el concepto de logística ha tenido diferentes modificaciones a lo largo de las últimas décadas, antes la logística era solamente, tener el producto justo, en el sitio justo, en el momento oportuno y al menor costo posible, sin embargo, en la actualidad estas

actividades sencillas han sido redefinidas y ahora son todo un proceso; hoy día la logística es un asunto tan importante que las empresas crean áreas específicas para su tratamiento.

De este modo y en el plano de los grandes conceptos Cano, Bevíá, Enríquez y Molins (2010) definen a la logística como “ciencia que estudia la organización de cualquier actividad de forma que su resultado sea óptimo” (p.3). Parte de las actividades que la logística trata de gestionar estratégicamente, es el movimiento, almacenamiento de productos y canales de distribución, a través de los diferentes medios transporte.

De igual manera, la logística se define como una disciplina de carácter eminentemente técnico que se engloba e integra en la planificación, gestión, seguimiento, control y mejora continua del flujo de materias primas, componentes y productos terminados desde los proveedores de la empresa hasta los clientes a los que vende sus productos. (Santos et al, s/f. p.2).

En consecuencia, se define la logística a través de diferentes formas, que en el fondo son equivalentes, y cubren básicamente una definición similar, pues, ambos conceptos citados anteriormente definen a la logística como un proceso que se inicia con la llegada del pedido procedente de mercados extranjeros o nacionales, luego pasa por toda una serie de procedimientos incluyendo la gestión del transporte y finaliza con la entrega del producto al cliente o consumidor final.

Otra de las definiciones que se le atribuyen a la logística es la que señala Business School (s/f), “la logística hace referencia a la función que se ocupa de planificar, implementar y controlar el flujo eficiente y eficaz de servicios, información y bienes entre el punto de origen y el de consumo” (párr.1). La gestión de la logística asegura que, tanto la función de transporte como la de almacenamiento contribuyan a cumplir con los requisitos del cliente.

Además, es pertinente destacar que, a pesar de que la logística realiza diferentes procesos para hacer llegar el producto al consumidor final, las principales operaciones están ligadas al transporte, almacenamiento y distribución de los productos en el mercado. Pese a ello, se considera a la logística como operaciones externas a la fabricación primaria de un producto, y actualmente se utiliza en el ámbito empresarial.

En la cadena logística participan actores de Comercio Internacional, entre ellos: Importación, Exportación, Fabricante, Freight forward, Consolidador de carga, Courier, Agente de Aduanas, Agricultura, Medio Ambiente, Salud Pública, CEI-RD, Documento Nacional de Identidad (DNI), Dirección Nacional de Control de Drogas (DNCD), entre otras entidades que forman parte de la llamada Comisión en los puertos marítimos (Beato, 2013, párr.11).

Cada uno de estos actores, juegan un rol importante en el proceso de la logística, pues facilitan, contralan el flujo de mercancías, que se transportan en cada uno de los medios de transporte, objeto del Comercio Internacional, y establecen estrategias para adecuar las empresas o negocios ante los cambios económicos, sociales, la alta demanda y la competencia.

2.2.1.1. Diferencia entre Cadena logística y Cadena de Suministro

Es muy común que los términos sobre cadena logística y cadena de suministros se confundan debido a sus semejanzas o similitudes, pero, la realidad es que son conceptos muy diferenciados, sin embargo, a pesar de ser tan distintos, se complementan y sirven el uno para el otro para realizar su actividad.

De este modo, en la cadena logística, se organiza el transporte necesario para realizar los envíos, el mantenimiento y control de la flota, el almacenamiento y organización de la mercancía que está vendida, los inventarios o se estudia la forma en que la oferta y la demanda actuarán en un futuro a medio/largo plazo, mientras que, la cadena de suministro controla toda la corriente de trabajo en la fabricación de los productos, desde la adquisición de las materias primas hasta la entrega al cliente, pasando por la producción de bienes y el almacenamiento de estos. (Chain, 2016, párr.2-5)

Aunado a lo anterior, cabe decir que, la cadena logística se basa más en la planificación y control de los bienes que se envían a los clientes, en cantidad, tiempo y calidad adecuada, en cambio la cadena de suministros engloba todas las tareas que se lleva a cabo en la cadena logística, más las otras ya mencionadas anteriormente; es decir la cadena logística es parte de la cadena de suministros.

Por otro lado, según Quijada (s/f), “la cadena de suministros “se entiende como una serie de procesos de intercambio o flujo de materiales y de información que se establece tanto dentro de cada organización o empresa como fuera de ella, mientras que la logística planea, implanta y controla los procedimientos para la transportación y almacenaje eficientes y efectivos de bienes, servicios e información relacionada” (p.5). De este modo, ambos componentes son esenciales para la eficiente entrega de los productos y satisfacción de la demanda de los clientes.

Parte, del objetivo de la cadena logística es la entrega de los productos producidos en la fábrica hasta el cliente final, y el profesional de la cadena logística se encarga de supervisar y gestionar la entrega del producto al cliente o distribuidor, de lo contrario, el objetivo de la cadena de suministros es asegurar que las necesidades de la demanda queden cubiertas, y el profesional es quien se compromete a gestionar las materias primas de forma que se provea la producción suficiente.

Otro de los aspectos en los que se diferencian ambos conceptos radican en que, la logística busca ofrecer el mejor servicio al menor coste, para entregar y distribuir los productos de calidad a los clientes y en el menor tiempo posible. En la cadena de suministros ya se encargan de encontrar materias primas de calidad a buen precio, para que los costes no sean elevados y controla el tiempo de cada uno de los procesos de la planta para que no falle la logística. (Canal, 2015, párr. 7-10).

Por tanto, la cadena logística tiene la responsabilidad de entregar el producto a tiempo, y en condiciones óptimas para que las empresas obtengan mayor rentabilidad, y bajo un eficiente transporte de mercancías, mientras que la cadena de suministros tiene el compromiso de mejorar el tiempo de la logística y demás actividades involucradas en las búsqueda, obtención y transformación de los productos.

2.2.2. Características de las Cadenas logística

Como se ha mencionado en reiteradas ocasiones, la logística es un procedimiento complejo que se encarga de la comercialización y distribución de bienes y servicios hacia los proveedores o clientes finales. Dichos procedimientos, hacen de la logística un componente

fundamental para el comercio internacional, por ello, resulta pertinente identificar las principales características que definen el rol que desempeñan las cadenas logísticas.

El proceso de las cadenas logísticas depende en gran medida de la naturaleza del propio producto como de la actividad principal de las empresas, es decir si es de índole comercial, industrial o de servicios. No obstante, según Molins (2011) “los eslabones básicos que componen la cadena logística son: aprovisionamiento de materias primas, almacenaje y manipulación y distribución” (p.4). De ahí, la cadena logística de una empresa está compuesta por los proveedores, clientes, almacenes y centros de producción.

Por su parte, Molins (2011) hace una clasificación de las principales características que se deben considerar en el plan logístico:

1. Previsión de la Demanda: En el momento de organizar una demanda es imprescindible conocer los volúmenes de productos solicitados por el mercado, ya que, si no, es imposible saber si se cuenta con la empresa adecuada en la relación de sus capacidades con sus necesidades.

2. La situación y dimensionado de centros de producción y almacenes: establecer las necesidades de medios en lo que concierne al personal, aprovisionamiento y transporte, así como el equilibrio entre la proximidad a las áreas de aprovisionamiento y a los mercados.

3. La organización de los aprovisionamientos: El aspecto más importante es la selección de los proveedores y su diversificación, tanto en el volumen solicitado como en su situación geográfica, hay mayor optimización de precios y disminución de riesgos.

4. El control de inventarios y gestión de “stocks”: Para dicha característica su objetivo es, cuidar que tanto en el proceso de producción como en el de comercialización, no se produzca la “ruptura de “stocks” que afecta a la regularidad del proceso de producción y, a la debida atención al cliente. Este aspecto depende de las características de la demanda, ya que, el tratamiento de los inventarios es muy distinto.

5. La manipulación de los materiales: En esta característica se estudian los movimientos que precisaran los recorridos a efectuar, el estado físico de la mercancía, y características como peso, volumen, riesgo, etc., de los materiales a manejar o de los equipos a utilizar.

6. Organización de Transporte: La elección del medio de transporte, implica factores a considerar como las características del producto a transportar o las limitaciones dimensionales y de uso de los vehículos, aspectos comerciales como la disyuntiva entre utilizar un servicio de línea regular o contratación libre y el estudio de la optimización de rutas y de los volúmenes a transportar.

7. Flujos de Información: El desarrollo imparable de las tecnologías de la información conlleva la necesidad de establecer una red que, además de los diversos departamentos de la empresa, ponga en contacto “online” a la misma con proveedores y clientes para que las informaciones puedan ser compartidas en tiempo real.

8. El mantenimiento de los equipos: Esta característica estudia los sistemas complejos como los equipos de producción de una fábrica, una flota de buques o aviones formados por gran número de componentes cuyo fallo puede ser causa de graves trastornos desde el punto de vista de sus garantías de fiabilidad, o mantenimiento de los equipos en condiciones de funcionamiento correcto y/o adaptación de estos a los requerimientos del mercado.

Si bien, las características mencionadas son la base fundamental para llevar a cabo un proceso de logística seguro y eficiente que garantice, por un lado, la calidad del producto y por otro, se brinde un servicio rentable y eficaz, que aporten ventajas competitivas a las empresas y les permitan aumentar sus beneficios. Además, la aplicación de dichas características otorga a la logística la posibilidad de convertirse en un modelo para el mecanismo de planificación de las actividades externas e internas de la empresa.

Asimismo, Santos et al (s/f) señala que “estos elementos o características, no son estáticos, sino que fluyen a través de la estructura organizativa de la empresa, es decir a través de las funciones, áreas departamentales, etc.” (p.2). De tal modo, se afirma que en toda empresa coexisten siempre un flujo de personas, materiales, dinero, datos e informaciones, y para ello la logística siempre va a hacer un proceso esencial para controlar eficientemente dicho flujo.

2.2.3. Importancia de las Cadenas logísticas

Hoy día uno de los factores más importantes para el mundo de las empresas de cualquier sector económico y, por ende, para el Comercio Internacional es el desarrollo de la logística, pues esta, ayuda a mejorar los procesos dentro de la cadena de suministros, con el

fin de generar un desarrollo más rápido y eficaz para la distribución del producto a tiempo, llevando así a generar competitividad en la entrega del producto.

La logística permite a las empresas actuar con éxito en tres líneas fundamentales, como lo es mejorar el servicio a los clientes tanto internos como externos, en miras a conseguir su plena satisfacción, optimiza las relaciones con los proveedores y mejora continuamente la calidad de los procesos de producción, distribución, mantenimiento y servicio postventa de las empresas. (Santos et al, s/f, p.6).

De este modo, la logística es depositaria, y a la vez responsable, de la gestión de los flujos físicos externos e internos de las empresas, del sistema de información operacional, y de las relaciones con los proveedores; asimismo, se considera una herramienta que permite dirigir con éxito los cambios estructurales de las empresas, otorgando ventajas competitivas y rentabilidad.

De igual modo la logística, otorga la posibilidad a las empresas de, ofrecer a los clientes un nivel elevado de calidad tanto de producto como de servicio, al coste más bajo posible. Dorta (2013) añade “la importancia de llevar a cabo una buena gestión logística reside principalmente en los costes y el servicio al cliente, los costes tienen un peso muy importante en el precio final” (p.5). Algunos de los costes logísticos que se incluyen son los fletes de transporte, almacenamiento, seguros, carga y descarga, documentación, etc.

La adecuada gestión de la logística no solo economiza los costes, sino que también reduce aquellos costes que se encuentran cultos, y que son más difíciles de valorar. Estos costes que se pueden evitar incluyen los asociados a la pérdida de las ventas por falta de satisfacción al cliente y distribuidores, por demora, o por pérdida a causa de la falta de un seguro que cubra los riesgos o peligros que corren las mercancías.

La logística, además, es percibida como un conjunto de actividades que genera valor a la empresa. Se puede decir que esta es una herramienta que genera integración en todas las áreas de la empresa tanto así que la una depende de la otra y todos comienzan a tener un alto grado importancia (Ballesteros, 2016, p.7)

Aunado a lo anterior, la logística se ha convertido en un factor que permite a las empresas competir tanto en los mercados nacionales como en los internacionales. El buen desempeño logístico comprende variables como la infraestructura, competitividad y calidad en servicios de transporte; eficiencia y eficacia en aduanas y puertos; capacidad de seguimiento y localización de las mercancías entre otros que permiten optimizar los tiempos y costos de transporte.

Por otro lado, según Santos et al (s/f) “la logística exige considerar aquellos factores generales, que determinan el éxito de las empresas, como son los factores relativos al entorno, a la propia empresa y a la dirección de la empresa” (p.8). Todos estos elementos son condicionantes que pueden variar la organización del área logística y de toda la empresa en su conjunto, pues si bien, la ventaja competitiva de muchas empresas reside precisamente en sus operaciones logísticas.

En relación con, las alternativas que se ofrecen en la logística internacional son mayores que en la nacional. Los medios de transporte, la documentación, los seguros, el embalaje, etc., exigen una mayor profesionalidad por parte de los responsables de la gestión logística. Además, esta complejidad se ve acentuada por las barreras a la importación que imponen las legislaciones de algunos países.

En suma, la importancia de la logística viene dada por la necesidad de mejorar el servicio a un cliente y la fase de mercadeo, además de un transporte al menor costo posible ya que, hoy día es el medio más utilizado para poner a disposición del cliente los productos, garantizando un mejor servicio. Igualmente, la logística se desarrolla mediante una serie de actividades en cadena y de forma interrelacionada, por ello, la manera en que las personas llevan a cabo una de las actividades logísticas influye en las demás.

2.2.4. Logística en el transporte

La logística cada vez, cobra mayor relevancia en el despacho de los productos terminados a clientes finales; el transporte en logística es un proceso complejo, que inicia con la llegada del pedido procedente de los mercados exteriores y finaliza con la entrega del producto al cliente, por ello, la forma de entrada en los mercados condicionará el papel que el transporte y la logística van a jugar.

El sistema de transporte es un componente importante para la mayoría de las organizaciones, debido a que el éxito de una cadena de logística está estrechamente relacionado con su diseño y uso adecuados. El transporte, además, es el responsable de mover los productos terminados, entre empresas y clientes que se encuentran dispersos geográficamente, y agrega valor a los productos transportados cuando estos son entregados a tiempo, sin daños y en las cantidades requeridas. (Jaical, 2010, párr.1).

Pese a lo citado, se considera el transporte como uno de los puntos clave en la satisfacción del cliente, debido al papel que juega en los procesos de distribución y aprovisionamiento de la cadena logística. No obstante, los costos asociados al transporte son altamente elevados y representativos en la logística pues, están involucrados directamente con la relación que se tiene con los proveedores, clientes y competidores.

Asimismo, Rojas (2014) señala que, “hablar de transporte en la logística es hablar del movimiento de carga en todas sus formas conocidas: aérea, marítima y terrestre, mediante las cuales se trasladan insumos, materias primas y productos terminados de un punto a otro según la planificación de la demanda” (párr.1). La utilización de los distintos medios de transporte en la logística dependerá, sin lugar a duda, de las distancias entre el origen de destino final de las mercancías, y los costes y oferta del transporte.

Si bien, las distancias entre origen y destino de las mercancías, resulta esencial porque se define el nivel de servicios deseado y elección de la forma de transporte, esto debido a que no es lo mismo que la distancia sea terrestre o por carretera, a que sea, aérea o marítima para llegar al destino final. Luego, en el caso de la oferta y costes de transporte, van a depender de las redes de transporte disponibles, políticas de los países y necesidades geográficas y económicas.

Por su parte, Dorta (2013) afirma que, “el gran desarrollo de las tecnologías y telecomunicaciones han incorporado diferentes y mejores técnicas de transportes de mercancías, una de ellas es el uso del contenedor multimodal” (p9). Dicho contenedor, se utiliza bajo un único transporte que se ejecuta de forma interrumpida, al poder cargarse el mismo contenedor fácilmente a bordo de barcos, trenes y camiones, unificando así, el tiempo de tránsito y los costes de almacenaje.

La logística utiliza diversos modos de transporte, para trasladar las mercancías de un espacio geográfico a otro, no obstante, el medio más utilizado y que genera menores costos para las empresas es el transporte terrestre por carretera, pues es poco complejo y muy accesible para cualquier exportador y, permite llevar prácticamente cualquier tipo de producto de "puerta a puerta", de una forma relativamente rápida y económica.

Además, el transporte terrestre carretero se considera primario pues, la mayoría de los países lo suele utilizar, especialmente los países de la región centroamericana. Según, Rojas (2014) “para llegar al cliente final, el transporte más flexible es el camión, ya que llega a todos los puntos del mapa terrestre a diferencia de barcos o aviones” (párr.7). La flexibilidad que tiene los camiones para llegar al cliente final cobra mayor relevancia en el nivel de servicios que se les quiere dar a los clientes.

También, se debe tener en cuenta, que no solo el transporte debe ser eficiente, pues al acelerar el despacho en la etapa final obliga a toda la cadena logística a ser más eficaz, tanto en el despacho de materias primas para la elaboración de productos como en el abastecimiento de insumos. Además, entre los diferentes modos de transporte terrestre resulta importante tener en cuenta la movilización por carretera debido a que, los costos son altamente representativos.

El optimizar la estrategia de transporte y conseguir una representativa disminución de los costos asociados al mismo, se obtiene libertad de selección de ventajas competitivas y se disfruta de los beneficios propios de las economías de escala. Por tanto, una de las soluciones en cuanto a costos y beneficios es que, las empresas generen alianzas y hagan de los transportistas socios estratégicos.

2.2.5. Operadores logísticos

Los operadores logísticos cumplen una función esencial dentro de los procesos de logística, según, Zona logística (2016) “un operador logístico es la empresa que lleva a cabo la planificación, implantación y el control de manera eficiente del flujo físico a través de la cadena de suministro” (párr.2). En este sentido, el operador logístico responde directamente, desde el punto de origen hasta el punto de consumo y con el objeto de satisfacer los requerimientos de los clientes.

Además, las compañías son aliadas estratégicas de las empresas productoras y comercializadoras de materias primas, productos terminados, servicios e insumos pues, gestionan y administran el desarrollo de las operaciones utilizando estructura física, tecnología, talento humano que pueden ser proporcionados al cliente o pertenecer al operador.

Para racionalizar las actividades de aprovisionamiento, producción y distribución, ha aparecido un nuevo tipo de empresa dedicada a la prestación de servicios logísticos, que se conoce como operador logístico. Este, ofrece una gama de servicios muy amplia, desde la distribución física, almacenaje, gestión de stocks, a la facturación, transporte, etc. (Cano, et al, 2010, p.10)

De este modo, un operador logístico es una empresa que se encarga del diseño y la organización de todas las estrategias y procesos relacionados con la cadena de suministros y los procesos logísticos de otra empresa. Cuando se va a seleccionar el operador logístico es importante considerar que clase de servicio y alcance se quiere, puesto que existen operadores multifuncionales y otros que se especializan en una sola labor.

El operador logístico es una parte importante de la logística de comercio, ya sea tanto nacional como internacional, por lo que de acuerdo con Máster Logística (s/f), “este debe no sólo ocuparse del almacenaje o transporte de las mercancías, sino mejorar toda la operativa complementaria para poder obtener los mejores resultados” (párr.2). De ahí, el operador tiene que situar el producto adecuando en el plazo y lugar acordado, al coste más bajo o accesible para el cliente.

Por otro lado, de acuerdo con Zona logística (2016) “al contratar un operador logístico, se debe considerar que este cuente con aspectos importantes como: personal capacitado, equipo y tecnología, comunicación e información, seguridad y respaldo financiero, flexibilidad en el servicio, póliza de seguro, e infraestructura (espacio de almacenamiento)” (párr.7-8). Todo ello permite, un mejor desempeño en las labores que realiza el operador logístico.

De igual manera, Cano et al 2010) señala algunos de los beneficios o ventajas que se obtienen de los operados logísticos:

1. **Economía de inversiones:** Las grandes inversiones precisas en almacenes, equipos de carga, vehículos etc., son asumidas por el operador, que las amortiza diversificando su actividad y clientela.
2. **Transferencia de costes:** Muchos de los costes fijos que asume el cargador (vehículos, almacenes, personal, etc.), pasan a ser variables, ya que, solo se soportan en cada operación concreta.
3. **Servicio:** La profesionalización del operador logístico permite ofrecer un buen servicio a sus clientes cargadores.
4. **Flexibilidad:** El contrato de prestación de servicios puede ser revocado al terminar su vigencia. La red de distribución es remodelada sin compromisos de inversiones ni de personal. (p. 10)

Pese a lo mencionado, la figura del operador logístico ha dado lugar a un importante desarrollo de la subcontratación de servicios logísticos, los servicios que prestan determinan el progreso de sistemas de entrega inteligentes y de cadenas de suministros globales. Esta gran influencia es la clave que les permite afrontar los retos de cada sector y las necesidades particulares de los clientes.

En definitiva, los operadores logísticos facilitan la operación de las empresas que se ocupan de la compra y venta a nivel nacional e internacional y permiten economizar las inversiones que se realizan en almacenes, equipos de cargas, vehículos, etc. Por tanto, antes de externalizar cualquier proceso parcial o integral de la cadena logística se debe asegurar que la empresa a la que se le cede tal responsabilidad debe contar con un alto grado de experiencia y profesionalismo.

2.3. Comercio en la región de Centroamérica

La región centroamericana está integrada por los países de Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Panamá, se considera una región con un mercado pequeño. Sin embargo, en la última década los países centroamericanos se han abierto cada vez más al comercio, no obstante, dicha apertura comercial no ha sido fácil para la región debido a que, el comercio se ha visto inmerso en crisis y recesiones económicas.

Durante la década de los ochenta, el comercio en Centroamérica se vio afectado por una aguda crisis económica, donde la actividad económica sufre un desplome, pues, en casi todos los países de la región el ingreso per cápita se encontraba por debajo de lo alcanzado años anteriores a la crisis. Sumado a ello, el elemento que se vio más afectado es el comercio intrarregional, generando regresión en el intercambio comercial y descenso en el crecimiento económica de los países centroamericanos.

Asimismo, Landaverde (2016) señala que, “la época de los ochenta se caracterizó por la tensión de la Guerra Fría entre Estados Unidos- Unión Soviética, y por los conflictos armados desencadenados entre Guatemala, El Salvador y Nicaragua” (párr.1). Dichos enfrentamientos, entre gobiernos e insurgentes cobraron la vida de miles de personas y soldados, además provocó el desplazamiento de un gran flujo de personas hacia Estados Unidos.

Ante la crisis y problemática de la región centroamericana a lo largo de los años 80, se implementan medidas de ajuste proporcionadas por Organismos Internacionales como Fondo Monetario Internacional (FMI) y Banco Mundial. Según, Fernández (s/f) “dichas medidas son presentadas por el Estado como la única posibilidad real para salir de la crisis y lograr una mejora en las economías de los países centroamericanos” (p.47). Así pues, la implementación de estas medidas son necesaria y tuvieron que ser asumidas y ejecutadas por los gobiernos.

Posterior a la crisis los 80, el comercio en la región Centroamericana empieza tomar un nuevo rumbo, se empiezan a observar cambios en la orientación de las políticas económicas, y como resultado de ello, las economías se abren aún más, y se empieza a negociar políticas comerciales, con miras hacia una integración intrarregional entre países centroamericanos.

No obstante, en 1990, estos cambios estaban aún en proceso y avanzaban con dificultades. Hacia finales del período, a medida que se reducían los conflictos bélicos y se observaba cierta recuperación económica en la región, comenzó a surgir interés por restablecer una mayor cooperación económica entre los países centroamericanos (Naciones Unidas, 1991, p.1).

Pese a lo citado, en el periodo de 1990 se hereda una leve recuperación económica frente a lo que había experimentado la región en años anteriores, sin embargo, los problemas de desequilibrio de las finanzas públicas seguían permaneciendo, lo que lleva, a que se continuaran con los programas de ajuste estructural en convenio con organismos financieros internacionales en casi todos los países.

A pesar de las dificultades en la recuperación económica, que seguían presentes en la región, las políticas comerciales se caracterizaban por su continuidad y relativo cambio de enfoque desde el ámbito intrarregional hacia la apertura en la esfera extrarregional. De acuerdo con CEPAL (2014) “Centroamérica registró entre 1990 y 2011 una tasa de expansión media anual de 4,6 %, mayor a la del conjunto de América Latina, que fue de 3,2 %” (párr.1).

De este modo, a partir del año 2000 la región centroamericana toma un nuevo horizonte, los países de forma conjunta y bajo la creación del Mercado Común Centroamericano MCCA, buscan nuevos socios comerciales, es decir un comercio extrarregional. Pese a ello, las relaciones extrarregionales alientan la apertura y promoción de las exportaciones con distintos países, con miras a obtener beneficios para la región.

Si bien, de acuerdo con CEPAL (2014), “la expansión de las últimas dos décadas en Centroamérica ha permitido elevar el ingreso y las condiciones de vida de los habitantes de esos países” (párr.3). Sumado a ello, el Mercado Común Centroamericano ha contribuido a fortalecer la integración regional, ocupando Centroamérica el cuarto lugar entre bloques comerciales, en cuanto a participación de las exportaciones intrarregionales.

Actualmente, el nuevo milenio trajo consigo nuevos horizontes liderados por la actividad comercial, sin embargo, cada uno de los países que forman parte de la región centroamericana presentan grandes desafíos que se enmarcan principalmente, en aspectos como procedimientos comerciales, reducción de costos de las cadenas logísticas, competitividad de las empresas, infraestructura fronteriza entre otros. Pese a ello, se procede, a analizar las generalidades y características económicas de los países centroamericanos.

2.3.1. Guatemala

El país de Guatemala forma del istmo centroamericano, de acuerdo con Naciones Unidas (s/f) “tiene una extensión territorial de 108, 889 km², y el territorio se encuentra

integrado por 22 departamentos, los cuales se dividen en 340 municipios, su capital es la Ciudad de Guatemala” (párr.1). La ciudad de Guatemala es una de las pobladas del país, además, posee grandes y profundos bosques, por lo que es caracterizado por uno de los países con mayor diversidad ecológica.

Asimismo, Guatemala es un país multicultural, plurilingüe y multiétnico. Dicha riqueza se ve reflejada en los 25 idiomas (22 mayas, garífuna, xinca y el español) que forman parte de la identidad de este país centroamericano. Además, UNESCO (s/f), señala que “un estudio realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), se constata que la cultura aporta el 7.26 % al PIB de Guatemala” (párr.2). Pese a ello, la cultura es una de las principales fortalezas que posee el país, misma que es fuente de desarrollo.

Por su parte, Guatemala es una democracia soberana e independiente que se rige por la Constitución Política de la República de Guatemala. A lo largo de la historia ha sufrido el impacto de dictaduras que han afectado su desarrollo, casi desde su independencia ha estado envuelta en guerras y dictaduras. Sin embargo, en la actualidad el país mantiene una estabilidad política.

No obstante, la estructura y sistemas creados en el Estado presentan deficiencias, según Rodas (2019), “están hechos para beneficiar a los poderes políticos, a los partidos políticos y a toda una estructura de poder que empieza su gestión comprando posiciones para desarrollar el potencial negocio dentro del Estado” (párr.4). La falta de continuidad y periodos tan cortos de cuatro años son una parte importante de la problemática del desarrollo del Estado.

Si bien, la corrupción en los poderes políticos es un mal que limita o impide el desarrollo y la paz en el país, la creación de partidos políticos y postulantes incapaces y corruptos que compran sus posiciones en el Congreso y plazas en el Estado, son los principales culpables, de ocasionar dicha problemática económica y social.

Por otro lado, Aguilar (s/f) señala que “Guatemala es uno de los países con mayor desigualdad de Latinoamérica. Esto se visibiliza a partir de la pobreza, exclusión social, corrupción en todas sus esferas ausencia de rendición de cuenta” (p.20). Todo ello, dificulta

la posibilidad de generar oportunidades de inclusión y equidad, además limita el desarrollo y crecimiento integral del país.

La mayor parte de desigualdad y pobreza se da especialmente, en las áreas indígenas y rurales, las tasa de mal nutrición están entre las mayores de la región. De acuerdo con González (2015) “Guatemala cuenta con una población de 14.9 millones de personas aproximadamente de las cuales el 62.4 % de la población está en pobreza media y 29.6 % en pobreza extrema” (párr.1). De este modo, el país tiene importantes retos mejorar los índices de pobreza y desigualdad.

De la misma manera, el país ha enfrentado largos conflictos armados que han incrementado la inseguridad en la región, también, de ser un obstáculo para la inversión extranjera. De acuerdo, con el autor, Alvarado (2017) “la violencia e inseguridad es causada por diferentes factores económicos y sociales, donde destaca como principal la falta de empleo y oportunidades en el país para que sus pobladores puedan subsistir dignamente” (párr.2). A ello se suma, la falta de educación y valores en gran parte de las personas guatemaltecas.

Ante la problemática social y política de Guatemala, en las últimas décadas, ha habido algunos logros en la lucha contra el crimen organizado, los casos de corrupción y la desigualdad social. Estos cambios destacan la labor de los funcionarios públicos comprometidos con la justicia, defensores de los derechos humanos y dirigentes sociales, en pro de una más sociedad más justa y equitativa.

2.3.1.1. Economía de Guatemala

La economía de Guatemala es la más grande de Centroamérica, y en los últimos años gracias a un manejo macroeconómico prudente, el país ha tenido mejores desempeños económicos, y ha conseguido avances en estabilidad macroeconómica. De acuerdo con Banco Mundial “el país alcanzó el 4.1 % en 2015, luego creció a un 2.8 % en 2017 y un 2.6 % en el 2018, según las últimas estimaciones, y se prevé que en 2019 crezca un 2.7 %” (párr.1). De modo, el mayor crecimiento económico del país fue en el año del 2014, sin embargo, en los últimos tres años la variación el crecimiento ha sido mínimo.

La recuperación que ha tenido Guatemala ha sido a un ritmo moderado pero constante impulsado por la recuperación de la demanda interna, aumento de las remesas y condiciones monetarias favorables en general, provenientes del principal socio comercial Estados Unidos. A nivel sectorial, el crecimiento fue liderado por los servicios, que contribuyeron cerca de la mitad del crecimiento económico, seguido del sector manufacturero y agrícola. (Banco Mundial, 2014, p.1)

Sobre la base de recuperación económica, el gobierno guatemalteco ofrece oportunidades para reducir la pobreza, mediante un crecimiento económico más alto y a través de políticas que produzcan mejoras marginales, además, la inversión pública es esencial para alcanzar los objetivos de desarrollo de Guatemala, sin embargo, movilizar inversión privada es aún más importante para financiar inversiones en infraestructura y capital humano que fomenten el crecimiento.

De esta manera, de acuerdo con CEPAL (2018) “el PIB de Guatemala creció un 2,9 % en el 2018 cifra superior a la del 2017 que fue de 2,8 %” (párr.1). Dentro de los principales motores de crecimiento han sido el consumo privado, estimulado por remesas, la incidencia positiva que experimentaron actividades económicas como: transporte, almacenamiento y comunicaciones, industrias manufacturas, y en menor medida la inversión interna.

Las exportaciones, además, sumaron \$ 1 mil 825.7 millones al extranjero durante el 2018, es decir 0.3 % más que el primer bimestre del 2017, siendo los sectores de maquila, azúcar, café y aceites comestibles los más activos, y con destino a los mercados principales mercados de Guatemala como lo son. Estados Unidos, Centroamérica, Europa, México. En cuanto a las importaciones se el incremento fue de un 8,9 % a raíz del aumento de las compras externas de bienes, especialmente, petróleo y combustible. (EFE, 2017, párr. 11- 13)

Pese a lo mencionado, el mercado de exportaciones e importaciones de Guatemala se ha mostrado muy dinámico en los últimos, mostrando resultados positivos en las exportaciones realizadas a mercados extranjeros, más el resultado no ha sido tan beneficioso para las importaciones, debido a que las cifra indican un aumento de éstas en los últimos dos años. Sin embargo, el crecimiento que ha venido teniendo el país en algunos sectores de la

economía, han contribuido a mejorar gran parte de las necesidades tan marcadas que tiene el país.

2.3.1.2. Transporte terrestre y logística

El transporte de mercancías de importación y exportación por carretera no ha adquirido mucha relevancia en Guatemala, debido a las desfavorables condiciones que existen para el desarrollo de este. Parte de la problemática que dificulta el proceso de transporte se relaciona con el mal estado de las carreteras, y las formalidades administrativas y aduaneras que dificultan el tráfico internacional.

Las limitaciones impuestas por el sistema, el control económico y administrativo de los puertos y transporte ferroviario han restado importancia y vitalidad al transporte por carretera en Guatemala. De no haber existido esa situación se habría logrado, no sólo una mayor actividad, sino también una reducción de los gastos de operación y de los fletes en general. (CEPAL, 2001, p.16)

A pesar de que el transporte por carreteras ha tenido movimiento intensivo para servir al Comercio Internacional, gran parte de los sistemas públicos y privados de Guatemala le han restado importancia a este tipo de transporte, las bajas inversiones estatales y particular el transporte ha sido una de las causas principales del lento progreso realizado en este terreno.

De acuerdo con CEPAL (2001) las rutas terrestres por carretera que utiliza Guatemala para el tráfico internacional de mercancías destacan; “Carretera del Pacífico, (Guatemala-San José); la Interamericana; la Ruta Nacional Núm. 6 W de la carretera de la Costa (Escuintla-Ayutla); la Ruta Nacional No. i (Guatemala-Puente Talismán); la Ruta Nacional Núm. 4 (Guatemala-puerto Barrios)” (p.17). Si bien, la Ruta Interamericana se considera una de las más importantes para la región, debido a que es la que mayormente, se utiliza para movilizar las mercancías entre los países Centroamericanos.

Por su parte, el ineficiente servicio de transporte conduce a atender las necesidades de la actividad económica interna ya que, para promover un mayor desarrollo del comercio en el país dicho medio resulta fundamental. En la parte más poblada, las vías terrestres son inadecuadas y existen altos costos de transporte, y donde la población es relativamente escasa, pero hay actividades económicas apreciables, la ausencia de caminos es casi absoluta.

Aunado a lo anterior, el bajo nivel técnico de la mayor parte de las carreteras de Guatemala y el alto costo de la inversión y de la operación de los vehículos, han redundado en un desarrollo escaso del transporte y comercio internacional. Según CEPAL (2001), “el gobierno de Guatemala ha estado invirtiendo en los últimos años gran parte del presupuesto en construcción, mejoramiento y conservación de caminos” (p.23). Sin embargo, la inversión realizada no ha sido tan elevada debido a que, la construcción, mantenimiento y mejoras de las carreteras no han tenido resultados efectivos.

No cabe duda, que uno de los principales problemas que tiene Guatemala en logística está relacionado con el transporte, los altos y variados costos de transporte, baja calidad en carreteras, las largas distancias, y los infaltantes cuellos de botella en la región son factores que dificultan el crecimiento y las oportunidades necesarias para una distribución más equitativa y eficiente de los recursos

Si bien, Guatemala aún tiene un largo camino por recorrer en muchos segmentos de del desempeño logística, la calidad de infraestructura de las carreteras, los procedimientos fronterizos y altos costos en los servicios de transporte, representan un verdadero obstáculo para el desarrollo del transporte, y a su vez tienen un impacto negativo en la competitividad de la región.

2.3.2. Honduras

Honduras forma parte de la región centroamericana, dicha República es el país más grande de la zona, con una extensión territorial de 112,492km, limita físicamente con tres países y dos océanos, al oeste con Guatemala y El Salvador, al norte con el Mar Caribe, al este con Nicaragua y al sur con el Océano Pacífico, no obstante, ha sido uno de los países de la región más aislado, cerca del 53 % de la población vive en aldeas y caseríos.

Asimismo, Honduras es un país pluriétnico y multicultural, según, ficha país (2018) citado por Instituto Nacional de Estadísticas de Honduras, “existen nueve pueblos culturalmente diferenciados, identificados como maya–chortíes, lencas, misquitos, nahuas, pech, tolupanes, tawahkas, garífunas, y afroantillanos” (p.2). Si bien, un 8,6 % de la población de Honduras es indígena, y el idioma oficial es el español, hablado por la casi totalidad de la población.

Por su parte dicho país es una República democrática y unitaria, de carácter presidencialista. Los mandatos presidenciales son de cuatro años. La Constitución vigente data de 1982, y ha sido objeto de numerosas reformas durante los últimos años. El Congreso Nacional está compuesto por 128 diputados elegidos mediante sistema proporcional por votación popular directa, además se divide en los 18 departamentos anteriormente mencionados, cada cual con un gobernador designado por el presidente. (Ficha país, 2018, p.5)

En el contexto político Honduras mantiene un proceso de estabilidad democrática y de gobiernos electos cada cuatro años mediante el voto popular, la línea de elección de los gobiernos ha seguido una continuidad por el pueblo en elecciones libres y de amplia participación electoral. Sin embargo, para el año 2017 el proceso de elecciones en Honduras se vio envuelto en una oleada de manifestaciones debido a las sospechas de fraude, motivada por prolongados retrasos e irregularidades durante el recuento de votos.

Si bien, la corrupción política es un mal que afecta a la gran mayoría de países centroamericanos, y Honduras no es la excepción, la lucha por el poder de los partidos políticos es inconcebible, pues, es un vicio que se ha perpetuado a lo largo de la historia, los gobiernos que han llegado al poder saben que tienen que favorecer con un puesto público en la administración del Estado a su militancia.

Por otro lado, según Ficha País (2018) “un 60,9 % de la población vive por debajo del umbral de pobreza y el 38,4 % en condiciones de pobreza extrema. El 11,1 %5 de la población es analfabeta” (p.2). De este modo, en el contexto social, el país presenta una notable desigualdad en la distribución de la riqueza, pues más de la mitad de la población vive en condición de pobreza, aunque la pobreza es más grave en el área rural que en la urbana.

La desigualdad a nivel territorial, social y político que presenta la región se convierte en el principal obstáculo para el desarrollo humano de Honduras, sumando a ello, la inseguridad alimentaria es otro de los males que afecta a la población principalmente, la que reside en las regiones Sur y Occidentales del país; la producción de alimentos en esta zona es baja, los recursos naturales son degradados y el agua está contaminada.

Honduras enfrenta los niveles más altos de desigualdad económica de Latinoamérica. Otro de sus grandes desafíos es el alto nivel de crimen y violencia. Si bien en los últimos años el número de homicidios ha disminuido, Honduras sigue teniendo una de las tasas más altas en el mundo. (Banco Mundial, s/f, párr.4).

De este modo, los desafíos que enfrenta la sociedad hondureña son muy significativos, las realidades ineludibles como la falta de empleo, violencia, alto costos de vida, y la disminución de los ingresos debido a la baja de precios de las exportaciones, hacen que la situación se vuelva cada vez más precaria, lo que obliga a la población a huir de la realidad, desplazándose hacia otros países, en busca de un mayor bienestar y calidad de vida.

De la misma manera, la inseguridad ha sido un grave problema, según ficha país (2018) “las tasas de violencia alcanzaron su punto más alto en el 2011, registrando 7.104 muertes violentas lo que colocó a Honduras como el país más violento del mundo en ese año” (p.2). Si bien dicha violencia, responde a factores como; elevados niveles de impunidad, fácil acceso a armas, presencia de maras, creciente presión del narcotráfico.

Por tanto, Honduras requiere de medidas que permitan mitigar el impacto que tiene la situación social y política en el país, la importancia de mejorar la calidad de la educación y diversificar las fuentes de ingreso rurales, ya que, gran parte de la población hondureña vive en pobreza, son algunos de los aspectos que requiere mejorar con urgencia el país, para garantizar un desarrollo y crecimiento económico efectivo, y por ende una mejora en la calidad de vida de los hondureños.

2.3.2.1. Economía de Honduras

Honduras es un país con ingreso de renta medio-bajo, después de la crisis de 2008-2009, el país ha experimentado una recuperación moderada de la economía. Según, Banco Mundial (s/f), “esta recuperación estuvo impulsada por inversiones públicas, exportaciones y altos ingresos por remesas, creciendo a tasas del 3,6 para el 2016, 4,8 2017, 3,5 para el 2018” (párr.2). Gracias al incremento en las exportaciones, el consumo privado, mejoras en el contexto económica internacional, la economía de Honduras tuvo perspectivas económicas positivas.

El sector primario de Honduras representa el 12,2 % del Producto Interno Bruto PIB, la industria representa el 25,6 % del PIB y los servicios un 62,2 %. El sector servicios es poco eficiente y con bajos niveles de formación. En los últimos 10 años esta estructura se ha mantenido relativamente estable apreciándose un ligero descenso del sector agrícola e industrial a favor del sector terciario. (Ficha país, 2018, p.2)

Además, el sector industrial, se centra en productos de bajo valor añadido, como lo es la participación de manufacturas, y construcción que ido aumentando en los últimos años debido al aumento de las obras públicas, además, en el sector servicios destacan servicios de reparaciones, comercio, sector inmobiliario, Hostelería. Además, el dinamismo de la actividad económica se basa principalmente en la industria manufacturera, seguido por los servicios.

Actualmente, la economía del país atraviesa una difícil situación a raíz de los desajustes financieros, los altos índices de corrupción de las últimas décadas. Al mismo tiempo, la pobreza sigue siendo mayoritariamente rural y más grave en la parte occidental que en otras regiones. Por tanto, el cambio más reciente en la economía y por ende en el mercado laboral, es la disminución de la importancia relativa de las actividades primarias y el incremento en las actividades terciarias.

2.3.2.2. Transporte y Logística

El transporte terrestre por carretera en Honduras, supera en gran medida las otras modalidades de transporte. Según Ramírez (s/f) “el predominio del transporte por carreteras tiene su origen en el paulatino aumento de la infraestructura de caminos y carreteras, crecimiento demográfico y la incorporación de nuevas regiones del país al circuito comercial” (p.11). Generalmente, el transporte por carretera se realiza en el país con fines de exportación/importación de las mercancías dentro de la región centroamericana.

Si bien, el transporte terrestre en vista del Comercio Internacional presenta un escaso desarrollo en Honduras pues, la mayoría de las movilizaciones de las importaciones y exportaciones se realizan en condiciones de atraso y con recargos excesivos en los costos.

Los altos costos de transporte y la ausencia de vías de comunicación mantienen restringidas las posibilidades de aumentar el crecimiento económico del país.

Ante tal ineficiencia del transporte por carreteras en Honduras contribuyen entre otros factores el demográfico; la topografía de la mayor parte del país que limita las zonas de cultivo a valles separados por sierras difíciles de atravesar; el sistema de tenencia y cultivo de la tierra, que exceptuadas las grandes explotaciones bananeras consiste en lo fundamental en pequeñas unidades autosuficientes diseminadas; las condiciones sociales y políticas, etc. Pero posiblemente el factor que ha ejercido mayor influencia en ese retraso económico es la carencia de transportes. (CEPAL, 2001, p.54)

Pese a lo mencionado, Honduras ha sido y sigue siendo en gran medida un país sin comunicaciones terrestres públicas, y ello ha contribuido a acentuar la autosuficiencia de las regiones y la desarticulación de las zonas productoras entre sí. Además, el transporte presenta bajos niveles de desarrollo e ineficiencia que al final se traducen en mayores costos para el usuario y baja calidad de los servicios.

Las carreteras tienen mayor importancia para el Comercio Internacional en Honduras que en los otros países de Centroamérica. Según CEPAL (2001) “Todos los productos que no se movilizan por avión exceptuando el tráfico de la Costa Norte tienen que usar los caminos carreteros” (p.60). Toda la carga que sale de Tegucigalpa y de la región central para los puertos del Atlántico o viceversa hasta esa localidad se mueve por el tramo norte de la carretera interoceánica.

La carretera interoceánica es la principal ruta que utiliza Honduras para el traslado o movimiento de las mercancías destinadas al Comercio Internacional. El transporte de estas tiende cada día hacerse más en camiones de seis a ocho toneladas de capacidad y se movilizan principalmente, productos agropecuarios, por lo que, la carretera mantiene una intensa actividad de tráfico interno y externo.

Si bien, el tráfico por carretera se caracteriza por elevados costos y fletes de transporte que se suma a los inconvenientes y recargos que se traducen en alza de precios para los consumidores y en menores ingresos para los productores, o en ambas cosas a la vez. A estos

factores hay que agregar los impuestos municipales de tráfico ("piso y peaje") que se cobran en las poblaciones por todo vehículo que ingresa.

Por otro lado, Honduras ha puesto en práctica un plan de infraestructura que abarca aeropuertos, carreteras y terminales portuarias con miras a mejorar la logística del transporte. De acuerdo con Flores (2017) “en el tema de carreteras, Honduras actualmente desarrolla siete corredores logísticos que mejorarán, sustancialmente, la conectividad del país y con el resto de Centroamérica para apoyar al comercio, producción, turismo y logística” (párr.6). Esta es una obra importante para permitir el tránsito de mercancías en Centroamérica, principalmente aquellas con destino a la costa este de Estados Unidos

Pese a ello, se espera que el proyecto que se está implementando pueda convertir al país en un centro logístico regional formado y certificado para crear, liderar y ejecutar estrategias orientadas en la calidad de la infraestructura, así como las operaciones de empresas prestadoras de servicios en transporte, para así poder colocarse en un posición o calificación más favorable en el índice de desempeño logístico.

2.3.3. El Salvador

La República de El Salvador tiene una superficie de 21.040 km, limita al Norte y al Este con Honduras, Oeste con Guatemala y al Sur con el Océano Pacífico. Cuenta con una población de 6.187.000 habitantes, y la ciudad de San Salvador es la capital. Además, El Salvador en conjunto con Guatemala y Honduras forman parte de los países del Triángulo Norte, donde en los últimos años ha habido un flujo constante y creciente de emigración.

En relación con el idioma, se habla castellano, pero se puede mezclar palabras de origen indígena, una pequeña cantidad de la población habla idioma pipil o también conocido como Náhuatl. Según, Ficha País (2019) “la Constitución de El Salvador garantiza el libre ejercicio de todas las religiones y reconoce la personalidad jurídica de la Iglesia Católica” (p.1). La iglesia católica es la confesión religiosa mayoritaria, seguida de los cristianos evangélicos, y otras religiones.

En el contexto político, la forma de Estado de El Salvador se basa en una República democrática presidencialista y centralizada donde el presidente es elegido cada cinco años y los diputados que conforman la Asamblea Legislativa, cada tres. Según, Ficha país (2019)

“el funcionamiento del sistema político y la regulación de los derechos fundamentales quedan establecidos en la Constitución de 1983, profundamente reformada en aplicación de los Acuerdos de Paz de 1992, donde se aseguran el respeto al pluralismo político y la defensa de los Derechos Humanos” (p.1). La República, además, está dividida a efectos administrativos en 14 departamentos.

Por su parte, en aspectos sociales y políticos, el país ha logrado avances, se han llevado a cabo cinco elecciones presidenciales democráticas consecutivas con transiciones pacíficas de poder. Además, el país está en continúa progresando en los indicadores de desarrollo humano, principalmente en la expansión del acceso a los servicios públicos.

En educación, tanto el acceso (particularmente en el nivel primario) como las tasas de alfabetización han aumentado, siendo las áreas urbanas las que han presentado los avances más significativos. Aun así, la deserción en secundaria sigue siendo un desafío. También se está convirtiendo en un país más equitativo. La desigualdad -medida por el coeficiente de Gini- disminuyó en alrededor de cinco puntos porcentuales entre 2007 y 2016. (Banco Mundial, 2019, párr.5)

Si bien, el panorama en aspectos sociales de El Salvador ha mostrado una mejora significativa en algunos sectores, como educación, acceso a los servicios de salud, disminución de la desigualdad. Sin embargo, aún existen importantes retos que amenazan el desarrollo social y el crecimiento económicos, dentro de ellos se encuentran: el aumento en el crimen y la violencia debido al accionar de pandillas.

Asimismo, El Salvador, sigue teniendo las tasas de homicidios más altos del mundo, tanto el crimen como la violencia afectan negativamente la calidad de vida de sus ciudadanos, además hacen más costoso hacer negocios, por lo que afectan las decisiones de inversión y obstaculizan la creación de empleo. Sumado a ello, el país tiene exposición y es vulnerable a los impactos del cambio climático.

La pobreza que existe en las zonas rurales representa otro desafío para el país, pues obliga a la mayor parte de la población a desplazarse a las ciudades, donde se concentra más de la mitad en el área urbana. IEPALA (s/f) señala” en cifras totales, la pobreza afecta al 41.3 % de los hogares (32.8 % de hogares del área urbana y 55.4 % del área rural)” (párr.2). De

este modo, una gran parte de la población salvadoreña se ve afectada por la pobreza, lo que obliga a desplazarse del país en busca de mejores condiciones de vida.

2.3.3.1. Economía de El Salvador

La economía salvadoreña ha crecido en los últimos años, sin embargo, lo ha hecho a un ritmo menor a la mayoría de los países de su entorno. Según el Banco Mundial “el crecimiento anual del PIB ha superado el tres por ciento solo dos veces desde 2000 y ha promediado un 2.3 por ciento en los últimos cinco años, una de las tasas de crecimiento más bajas en Centroamérica” (párr.3). De este modo, El Salvador continúa sufriendo bajos niveles de crecimiento económico debido a los altos niveles de inseguridad.

El país, alcanzó un 2.3 % en el Producto Interno Bruto en el 2017, y para el 2018 el PIB creció un 2.4 %, la mínima diferencia en el crecimiento estuvo motivado por lo sectores de agricultura, ganadería, silvicultura, la pesca, la manufactura y la minería. Además, en el 2018 las exportaciones totales alcanzaron los 5.904,5 millones de dólares, reflejando un incremento de un 2,5 % respecto a 2017. Asimismo, las importaciones totales sumaron 11.725,8 millones de dólares, un 10,7 % más que en el año anterior. (Ficha país, 2019, p.2)

Si bien, el bajo crecimiento económico se ha convertido en un problema crónico para El Salvador, pese a ello, el mayor reto económico es resolver el enigma de cómo aumentar el crecimiento. Si bien el país ha alcanzado tasas altas de expansión del PIB, solamente lo ha conseguido por periodos relativamente cortos, y no de manera sostenida. El gran desafío consiste en alcanzar esas tasas y mantenerlas de forma sostenida, al tiempo que se mejoran las condiciones de vida de los salvadoreños.

El alto nivel de la deuda (70.7 por ciento del PIB en 2018) es motivo de preocupación. según, Banco Mundial /s/f) “la reforma al sistema de pensiones realizada en 2017 redujo las presiones de financiamiento del sector público, y se espera que el déficit fiscal se mantenga estable alrededor del 2.5 por ciento del PIB” (párr. 6). No obstante, el incremento en los costos de la deuda debido a las crecientes tasas de interés presenta altos riesgos, por lo que, es necesario, realizar mayores esfuerzos que reduzca el nivel de deuda pública.

Por tanto, el panorama económico para El Salvador no es tan alentador, el lento crecimiento de la economía ha tenido repercusiones negativas en la sociedad y ha ocasionado incertidumbre en el clima de inversión por parte de los empresarios, lo que dificulta o retrasa aún más el crecimiento y desarrollo económico. Pese a ello, la implementación de reformas estructurales es esencial para mejorar la competitividad y atraer inversión extranjera directa, además una mejor consolidación fiscal contribuiría a disminuir la deuda pública.

2.3.3.2. Transporte y Logística

En el Salvador, como en los demás países centroamericanos, el desarrollo de los medios de transporte ha estado determinado principalmente por las necesidades del comercio internacional. De acuerdo con la Prensa (2017) “la mayoría del comercio regional de El Salvador se realiza por vía terrestre, modalidad que conlleva altos costos, debido a infraestructuras logísticas deficientes” (párr.8). De este modo, la problemática sobre infraestructura para el transporte de mercancías no es ajeno al resto de los demás países de la región centroamericana.

Asimismo, El Salvador posee en la actualidad la mejor red de caminos del Istmo centroamericano, pero sólo un 20 %, o sea alrededor de 1,500 km., puede considerarse, por sus características técnicas y su calidad de construcción, como carreteras transitables durante todo el año. El resto está constituido por caminos que carecen en su mayor parte de especificaciones técnicas en su trazado, y cuya construcción y terminación se ha hecho utilizando sólo el terreno natural, sin una preparación adecuada. (CEPAL, 2001, p.31)

Aunado a lo anterior, el desarrollo vial de El Salvador es reciente, pues, ha sido en los últimos años que el gobierno ha construido carreteras modernas, que colocan al país a la cabeza de las seis repúblicas tanto en densidad vial como en volumen de tráfico, y que además buscan darle un panorama diferente al problema del transporte de las mercancías, así como reducir los costos totales de transporte desde y hacia el exterior.

De la misma manera, El Salvador es un país especialmente propicio al transporte por carreteras, el aprovechamiento de éstas para el tráfico con los principales puertos ha significado una rebaja en los costos totales de transporte. Según CEPAL (2001) “Las carreteras que tienen importancia para el comercio internacional son El Triángulo-La

Libertad para el de San Salvador; la Carretera Interamericana para el comercio con Guatemala por el oeste y con Honduras y Nicaragua por el este” (p.38). Dichas rutas son relativamente importantes, pues contribuyen a incrementar el intercambio comercial de El Salvador con el resto de los países centroamericanos.

El sistema de caminos de El Salvador es la base del tráfico comercial interno y externo, el movimiento de vehículos y transporte de mercancías por carreteras suele ser más intenso en la carretera Interamericana. No obstante, la falta de servicios y el escaso número de unidades empleadas, dificulta el desarrollo del transporte, ocasionando incertidumbre en el futuro del negocio de los empresarios por no darse garantía o exclusividad de las rutas a utilizar.

Por otro lado, el nivel de eficiencia de los países al transportar bienes físicos a través y dentro de las fronteras es clave para el crecimiento económico y competitividad. De acuerdo con Villarroel (2018) “El Salvador retrocedió 18 posiciones en el Índice Desempeño Logístico en comparación al informe de 2016, pasando del puesto 83 al 101, de 167 economías evaluadas” (párr. 3). De este modo, el país ha enfrentado dificultades para mejorar la logística, pues está cada vez va en detrimento a pesar de los esfuerzos realizados.

De este modo, el deterioro logístico en El Salvador tiene consecuencias en el aumento del costo de los productos para los consumidores y las empresas, además reduce el comercio internacional, disminuyendo la creación de oportunidades de empleo. Pese a ello, es fundamental que el país impulse acciones más aceleradamente que traten de reducir los altos costos logísticos de transporte, y a su vez aumenten la producción y las oportunidades de empleo.

2.3.4. Nicaragua

La Republica democrático de Nicaragua es uno de los países más grande de Centroamérica, tiene una extensión territorial de 6.327.927 km², y se encuentra situada entre el Mar Caribe al este, Océano Pacífico al oeste, y comparte frontera al norte con El Salvador y Honduras y al sur con Costa Rica, además dos terceras partes de su territorio están prácticamente deshabitadas. Su capital es Managua, y le sigue en importancia León, Granada Masaya, Chinandega.

En cuanto a idioma oficial es el español, Según EcuRed (s/f) “dicho idioma es hablado por más del 90% de la población, también se habla miskito e inglés que es hablado por algunos indígenas de la costa caribeña” (párr.6). De la misma manera, la religión que predomina mayoritariamente es la católica, León y Granada son las ciudades que representan una arraigada tradición religiosa dentro del país; también existe una importante presencia de evangélicos, sin embargo, el porcentaje es minoritario.

En relación con la cultura nicaragüense esta tiene influencia de diversas etnias, el folclore se caracteriza como un patrimonio cultural, pues tiene su origen en mezclar elementos indígenas con españoles. Las danzas suelen ser alegres y armoniosas, además que se consideran una variedad de música, teatro popular, tradiciones, festividades de carácter popular y religioso.

En lo referente al contexto político, el país es una República presidencialista, que se divide en tres órganos o poderes. De acuerdo con Oficina de información diplomática (2019) “el Poder Ejecutivo reside en el presidente de la República; el Legislativo en la Asamblea Nacional; el Judicial en el sistema judicial en cuya cúspide se sitúa la Corte Suprema de Justicia” (p.1). Asimismo, Nicaragua se divide en 15 Departamentos de carácter administrativo.

Si bien, en la actualidad el modelo político nicaragüense tiene cierto grado de populismos y autoritarismo, pues se evidencia y visibiliza un excesivo abuso de poder por parte del presidente Daniel Ortega a la cabeza del Poder Ejecutivo. De acuerdo con Quintana (2018) “existe un claro agotamiento de los nicaragüenses con el modelo de gobierno de Daniel Ortega que lleva en el poder de manera ininterrumpida desde el año 2007” (párr.4). Dicho, Gobierno ha mostrado un constante deterioro de la independencia de poderes, del respeto de los derechos humanos y de las libertades individuales.

La situación política que enfrenta Nicaragua pone en duda el buen funcionamiento de los poderes del Estado, las máximas autoridades del gobierno de Nicaragua, especialmente el ejecutivo ha cometido represiones y actos atroces contra la población, violentado de esta forma los Derechos Humanos y llevando a una pérdida de la democracia política, pues dichas actuaciones suponen una Dictadura por parte del Gobierno.

Dicha condición política de Nicaragua causa efectos negativos en el contexto social, la violencia de los últimos meses, las pérdidas de empleo y la caída en la confianza de los consumidores y empresas, ha tenido un alto costo social, amenazando los amplios esfuerzos para reducir la pobreza. Según IEPALA (s/f) “El 65,9 % de la población vive por debajo del umbral de pobreza, si bien en el ámbito rural esta cifra aumenta hasta el 89 % del cual, el 53 % se encuentra en condiciones de extrema pobreza” (párr.2). De este modo, la crisis ha repercutido en gran medida en la población, pues ha aumentado el nivel de pobreza de los ciudadanos.

Por su parte, la salud es otro gran problema, existe una falta de cobertura del sistema en las áreas rurales, esto debido a la escasez de infraestructuras hace que los costos sean muy elevados y que las economías de las familias más pobres o las alejadas se les dificulte el acceso a los servicios de salud. La población rural es la que tiene menor posibilidad de acceder a los servicios, y, por ende, adquirir los medicamentos.

Asimismo, según estudios del programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, el acceso a agua potable de la población urbana es mayor en comparación con las zonas rurales. Todo ello, permite visualizar que existen marcadas diferencias entre el campo y la ciudad, pues el bienestar y/o estilo de vida de las personas que habitan en zonas urbanas es mayor, además, la educación y analfabetismo es más alto en el campo que en la ciudad.

2.3.4.1. Economía de Nicaragua

La política económica de Nicaragua, desde 1990, ha tendido a una reducción de múltiples desequilibrios financieros, el diseño de reformas estructurales con el objetivo de sacar al país de la extrema pobreza, aun así, sigue siendo el segundo país más pobre de América Latina. Oficina de información Diplomática (2019) señala “en el año 2017, el desempeño macroeconómico del país se considera exitoso en resultados económicos y financieros, en la medida que permitió un crecimiento robusto, aunque pobre en materia social y de reducción de desigualdades” (p.2).

Dichos resultados obtenidos en el año 2017, se encontraban entre los mejores de la región centroamericana, inclusive durante el 2016-2017 Nicaragua mantuvo un buen ritmo de crecimiento, pero debido a los disturbios sociales y la delicada crisis política por la que

atraviesa el país obligó a un cambio drástico en las previsiones económicas. Según, el Banco Mundial (s/f) “la economía se contrajo un 3.8 por ciento en 2018 y se contraería a -5 por ciento en 2019” (párr.1). Esto debido al alto grado de incertidumbre e inestabilidad social asociado con la crisis.

De la misma manera, el Producto Interno Bruto (PIB) se contrajo 4 % en 2018, lo que en términos absolutos representa alrededor de \$1,255.9 millones de ingresos que dejaron de percibir las familias nicaragüenses, unos 130,000 empleos formales se han perdido durante la crisis, y ha habido un descenso en los niveles de consumo y en especial de la inversión, tanto extranjera como nacional.

Si bien la situación económica de Nicaragua presenta importantes desafíos, dentro de los que se prevén está realizar ajustes en la estabilidad macroeconómica y financiera, a través del emprendimiento de reformas estructurales, inevitables para salvaguardar la sostenibilidad fiscal, y lograr un mejor alcance de recursos con las familias más vulnerables del país, ofreciendo resultados sostenibles.

2.3.4.2. Transporte y logística

El transporte terrestre de mercancías en Nicaragua no es ajeno a la problemática que enfrentan los países centroamericanos, muchas de las carreteras que se utilizan para el comercio tanto nacional como internacional se encuentran en mal estado, en condiciones irregulares, lo que elevan los costos de las exportaciones e importaciones para para las empresas y negociantes.

Si bien, Nicaragua utiliza principalmente el transporte por carreteras para trasladar las mercancías dentro y fuera del país, de acuerdo con Egiscomex (2017) “la carretera más importante es la Interamericana, que permite conectar por medio de la frontera con Honduras hasta su frontera con Costa Rica” la gran parte del trayecto de la carretera es de dos carriles, pero cuando se ingresa a ciudades importantes se amplía a varios carriles” (p.9). Si bien dicha carretera constituye el principal medio que conecta el Comercio Internacional entre los países de la región centroamericana.

Asimismo, las carreteras transitables en el país suman 974 km., de los que 303 están pavimentados. La insuficiencia de caminos es tan aguda que, con excepción de

las zonas atravesadas por la Carretera Interamericana, por la sección construida de la carretera Rama y por algunos otros caminos de tránsito permanente y de corta distancia, el territorio está prácticamente desprovisto de toda clase de vías de comunicación continua. (CEPAL, 2001, p.76).

De este modo, Nicaragua no cuenta con muchos caminos de tránsito internacional, podría decirse que la única y más transitable es la Carretera Interamericana que comunica desde la frontera hondureña hasta la costarricense. Asimismo, el tránsito interior carece de caminos y rutas de acceso a la Carretera Interamericana, no obstante, el Gobierno ha estado aumentando el monto de inversiones para la ejecución de nuevas obras viales.

Al mismo tiempo, con la implementación del plan estratégico, se busca una mejora en el desempeño logístico terrestre según, Bejarano (2018) “el país tiene algunas fortalezas asociadas a la infraestructura física de carreteras y el mejoramiento de los pasos fronterizos terrestres” (párr.10), Dichas fortalezas giran en torno a diversos acuerdos comerciales bilaterales y multilaterales con países interesados en los productos de Nicaragua.

2.3.5. Costa Rica

Costa Rica se encuentra en el istmo centroamericano, entre las coordenadas, limita al Norte con Nicaragua, país con el cual comparte 309 km de frontera y al Sur con Panamá, con el cual comparte 639 km; limita al Este con el Mar Caribe y al Oeste con el Océano Pacífico. Tiene una población de aproximadamente 5.007.148 millones de habitantes, y es considerada la república más pequeña de Centroamérica.

El idioma oficial es el español, sin embargo, existen otros como el maleku, bribri y bocotá pertenecientes a la cultura indígena, y también está el inglés. Parte de la cultura del país es reconocible y variada al tener influencias indígena, europea y afrocaribeña; además, es un país mestizo, multiétnico y pluricultural que se manifiestan mediante la gastronomía, el folclore, la música y los bailes tradicionales, las creencias y el lenguaje popular. La religión oficial es la católica.

Por su parte el país cuenta estable que se fundamenta en un sistema institucional bien definido donde los pesos y contrapesos funcionan de forma eficiente para generar credibilidad en el sistema. De acuerdo, con Embajada de Costa Rica, (s/f) “es una república

democrática, libre e independiente. Su gobierno es popular, representativo, alternativo y responsable, ejercido por tres supremos poderes que son distintos e independientes entre sí: Poder Ejecutivo, Poder Legislativo y Poder Judicial” (párr.1).

De este modo, el país se ha caracterizado por ser una de las democracias más consolidadas de la región centroamericano, con una cobertura casi universal de la seguridad social que hacen del país un referente internacional, sumado a ello la gestiones de los poderes Ejecutivo y Legislativo, tratan de ir siempre de la mano con miras a dar respuesta a los desafíos estratégicos del país.

Dentro de la misma línea política, merece destacar el cambio experimentado en la relación Estado-Sociedad Civil, el cual tiene su origen en la implementación de las políticas de Reforma del Estado y que se expresan, entre otros elementos, en el fortalecimiento de un proyecto de Estado subsidiario, caracterizado por la contracción de la política social, con una orientación hacia la focalización, descentralización, privatización e inversión en servicios sociales básicos. (Informe país, s/f, p.1)

Pese a lo mencionado el compromiso del país, por mantener una sostenida estabilidad política ha sido ardua y larga, ha mostrado significativos logros en su política social, así como en derechos y desarrollo humanos. No obstante, aún persisten errores y desafíos en múltiples ámbitos relacionados principalmente, con el contexto social.

A nivel social persiste una creciente desigualdad económica y social. Según el PNUD (s/f) “Costa Rica ha perdido aceleradamente igualdad de ingresos en los últimos años, aumentando por ende la desigualdad en el ámbito nacional.” (párr.10). En la oferta de oportunidades económicas o la expansión de servicios públicos y de apoyo a la producción, el país presenta disparidades regionales, determinadas por edad, estatuto migratorio y relación de género.

Asimismo, el desarrollo social y humano en la costas o franjas fronterizas donde se concentran grupos de población particularmente excluidos; pueblos indígenas, población afrodescendiente, migrantes y refugiados, muestra asimetrías muy marcadas de diferenciada desigualdad. Sumado a ello, existe un aumento de la vulnerabilidad de la pobreza, desempleo, exclusión social, entre otros.

Se determina también un deterioro en los servicios de educación y salud, que viene a tener mayor incidencia en la calidad de vida de los costarricenses de clase media y baja, ya que en el pasado los niveles alcanzados en educación y salud diferenciaban a Costa Rica de los países centroamericanos, y eran un gran soporte de la paz social que ha tenido el país por muchos años. (p. Monge, 2015, párr.3)

Evidentemente el país tiene aspectos de carácter social y económico que corregir, principalmente la erradicación de la pobreza extrema y reducción de la pobreza en general y de la desigualdad del ingreso y la riqueza. Esto, con el fin de brindar mejores y mayores oportunidades de empleos decentes, propiciando propicie el bien común y no el beneficio de unos pocos o de determinados sectores en detrimento de otros.

2.3.5.1. Economía de Costa Rica

Costa Rica es un país de renta media alta, la economía costarricense está muy abierta tanto al comercio como a las inversiones. No obstante, Oficina de información diplomática (2018) señala “Uno de los mayores retos que afronta la economía es el alto déficit fiscal, que ronda el 6 % del PIB “(p.2). La problemática déficit que ha afectado la economía del país ha llevado a un deterioro de las finanzas públicas y escaso avance en la aprobación de reformas estructurales.

El clima de incertidumbre fiscal, la huelga en el sector público en contra del plan fiscal, resultaron en la posposición de decisiones de inversión y consumo y en la consecuente desaceleración económica, en la exigencia de mayores tasas de interés sobre la deuda del Gobierno, en una relativa dolarización del ahorro financiero y una marcada desaceleración en la colocación de crédito en el sector privado. (El mundo, 2019, párr.4)

Según lo mencionado, varios elementos externos afectaron el desempeño de la economía, por lo que dicha desaceleración económica estuvo presente tanto en el consumo de los hogares, como en el deterioro en la confianza del consumidor, menor crecimiento del crédito al sector privado y la caída en los términos de intercambio que directamente afecta el ingreso disponible de los hogares.

De la misma manera, la calificadora de riesgo Fitch para el año 2017 rebajó la calificación del país pues se creía que un año electoral se alejaban las posibilidades de que se aprobara la reforma fiscal. Dicha calificación merma la capacidad de empréstito y encarece los préstamos de los que depende el Estado para su financiación. Pese a esta situación, el gobierno ha tenido mayor compromiso en atender estos problemas a través de la aplicación de la Ley de Reforma de Finanzas Públicas.

2.3.5.2. Transporte y logística

Si bien el transporte en Costa Rica se ha desarrollado rápidamente en los últimos años, sin embargo, la infraestructura de carreteras del país está dentro de las más densas. Según, el autor, Loría (2014) “dicha infraestructura se encuentra prácticamente colapsada en cuanto a su capacidad funcional, con una alta concentración de carreteras en la región central y sin capacidad física de expandirse” (p.4). El elevado deterioro en la infraestructura hace que la utilización de las carreteras para el movimiento comercial sea muy reducida.

La red vial de Costa Rica comprende una sola gran carretera, no terminada aún (la Interamericana), y una nutrida red de pequeños ramales primarios y secundarios ubicados en la meseta central, alrededor de San José. La longitud total de los caminos de Costa Rica es sólo de unos 2,500 km., de los cuales 1,800 km. son carreteras transitables y el resto son “rutas de verano”. (CEPAL, 2001, p.94)

De este modo, la Carretera Interamericana es la principal ruta para el comercio internacional de Costa Rica con el resto de los países centroamericanos, además, conecta internamente la capital del país con las provincias de Guanacaste, Alajuela, Heredia, Cartago e indirectamente con Puntarenas. La inversión que se ha realizado en esta carretera ha significado sumas mayores para el Gobierno, no obstante, las demás rutas y carreteras consideradas importantes para el transporte de mercancías dentro y fuera del país se han destinado cantidades pequeñas.

El deterioro en la infraestructura del transporte, se ha sido en gran parte por limitaciones de índole presupuestaria, según Mideplan (s/f) durante la década de los setenta se dio un importante impulso que generaron una paulatina mejora en la ejecución de obras de mantenimiento y mejora de las carreteras “(párr.2). En ese sentido, uno de los retos

nacionales más importantes lo constituye el logro de mejoras sostenibles en la infraestructura, particularmente en las áreas de carreteras.

Si bien, la importancia de invertir en las carretas de Costa Rica se pone de manifiesto debido a que estas resultan indispensables tanto para la promoción del turismo como para el desarrollo de las exportaciones, actividades clave en la actual estrategia de desarrollo. Paralelamente, las inversiones realizadas en esas áreas ayudarán en la generación de empleo, sobre todo en zonas en las que el índice de pobreza es elevado, por ejemplo, áreas rurales y costeras.

En términos generales, el mal estado de las carreteras continúa siendo un reto, pese a ello se debe considerar las necesidades y requerimientos específicos para invertir en tecnología, calidad y seguridad en el transporte por carreteras de las mercancías, y así garantizar la eficiencia y un mejor servicio de logística de transporte, a su vez es de suma importancia implementar mecanismo que agilicen la tramitología en las fronteras, ya que, es uno de los indicadores con más baja calificación.

2.3.6. Panamá

La República de Panamá se encuentra situada en el extremo sureste del Istmo centroamericano, limita al Norte con el Atlántico (Mar Caribe), al Sur con el Pacífico, al Este con Colombia y al Oeste con Costa Rica, además, políticamente el territorio está organizado en nueve provincias, 74 distritos, 592 corregimientos y cinco comarcas. La mayor concentración de población en el país se localiza en la Región Metropolitana o zona de convergencia.

Por su parte, la cultura de Panamá es la representación de diferentes actividades incluyendo la cultura española, China, y costumbres y tradiciones de Estados Unidos, dicha tradición de la cultura panameña suele ser muy variada entre las localidades, sumado a ello se respeta mucho los ámbitos de la moral y principios de las personas, además destacan mucho los bailes, comidas leyendas y artesanías.

Asimismo, destaca la religión católica como la oficial, pues la mayor parte de la población es católica y está relacionada profundamente con las prácticas y expresiones culturales del país. No obstante, Oficina de información Diplomática (2019) señala que” en

las últimas décadas han proliferado las congregaciones evangélicas y protestantes” (p.1). Dicho, surgimiento de nuevas religiones es profesada por una pequeña parte de la población, pues la mayoría continúa profesando la religión católica.

En cuanto al contexto político, Panamá se caracteriza por ser un Estado soberano y su gobierno es democrático, unitario y republicano que se elige cada cinco años. De acuerdo con, Oficina de información Diplomática (2019) “el Estado está compuesto por tres órganos: Ejecutivo, Legislativo y Judicial, que actúan separadamente, pero en armónica colaboración” (p.18). El poder público emana del pueblo, y lo ejerce el Estado conforme lo establece la Constitución Política.

La condición política actual de Panamá se puede considerar como caótica, pues, el gobierno ha heredado los vicios de administraciones anteriores, Según Aguilera (2011) “el gobierno ha prometido cambiar la forma de gobernar, pero, en lugar de cumplir con ello, ha aumentado las malas acciones, (párr.7). La situación política de Panamá se ve fuertemente afectado por la corrupción y el populismo, y en ocasiones los programas sociales de gobierno más que resolver los problemas de la ciudadanía, se constituyen en cuñas publicitarias.

Si bien dicha situación política, influye en el bienestar social del país ocasionando, pues existe un malestar general sobre el actuar del Estado, gobierno tras gobierno, se ve un conformismo general basado en el miedo de perder lo poco que se tiene; a razón del clientelismo político existente en el país, los pocos que luchan por un cambio, suelen ser absorbidos por la corrupción y comprados para ser silenciados.

La falta de acción del pueblo panameño para buscar la equidad social es frustrante al punto de que prefieren recibir migajas a cambio de pequeños favores que realmente no son las herramientas para mejorar su situación actual. Se observan un sinnúmero de soluciones, pero no se ve real acción para obtener un cambio y exigir derechos. (Pensando Panamá, 2018, párr.1)

Aunado a lo anterior, Panamá es el segundo país de América Latina más desigual, debido a factores profundos como la corrupción, concentración de poderes, e inclusive se ha primado más en el gasto de infraestructura, que, en el gasto social, situación que no es ni

mala ni buena, más debería existir un equilibrio entre los ingresos tributarios, que garantice un bienestar general en la población, y no solo de unos pocos.

En la actualidad moderna, no existe manera de aislarse al menos que se desee sumir a su país en pobreza y sufrimiento. Panamá como nación exponen la gran vulnerabilidad de la sociedad panameña hacia la no equidad de la repartición de bienes. Es el país más rico per cápita de Latinoamérica y a la vez el de mayor inequidad social, es un país que muestra gran crecimiento sostenido histórico y a la vez existe gran cantidad de pobreza.

2.3.6.1. Economía de Panamá

Panamá es una economía pequeña según Oficina información diplomática (2019) “está compuesta por 3,9 millones de habitantes y un PIB de \$59.523 millones) y de renta media (PIB per cápita de \$15.087) y ha experimentado un crecimiento muy intenso en la última década 7 % anual en promedio, la mayor tasa de toda Latinoamérica” (p.1). El país crecimiento constante experimentado durante la última década ha convertido al país en una de las economías de más rápido crecimiento de Centroamérica.

Su privilegiada ubicación geográfica y su régimen monetario han estimulado sus ventajas comparativas en el sector servicios, que contribuye con más de tres cuartas partes del PIB y genera dos tercios del empleo en Panamá, además el reciente crecimiento económico ha sido en buena medida producto de un contexto externo favorable y de políticas macroeconómicas prudentes. (Panamá, s/f, p.2019)

La apertura comercial y financiera, y el desarrollo han sido una de las principales fortalezas de la economía. Sin embargo, por los distintos acontecimientos es necesario mantener la fortaleza del sistema financiero mediante regulaciones prudentes y oportunas, además, de aprovechar la coyuntura para mostrar al mundo las bondades y realidades de un centro financiero que está integrado al resto del mundo.

Por tanto, la economía de Panamá está bien posicionada para seguir avanzando hacia los objetivos de desarrollo del Banco Mundial, de acabar con la pobreza extrema e impulsar la prosperidad compartida, gracias tanto a las perspectivas de crecimiento como a la renovada atención del Gobierno a la inclusión. Sin embargo, sostener un crecimiento alto e inclusivo

a mediano y largo plazo requerirá responder a grandes limitaciones como mejorar la infraestructura de las instituciones públicas.

2.3.6.2. Transporte y logística

El comercio internacional de Panamá se realiza en su casi totalidad por vía marítima, debido a que el país cuenta con uno de los mejores Canales donde llegan gran cantidad de mercancías provenientes de diversos países del mundo, también, tiene un gran potencial para atraer y mover más carga en su red de transporte de transbordo compuesto por los puertos del país, conquistando nuevas rutas marítimas.

En cuanto al transporte por carreteras, la red vial de Panamá comprende sólo dos carreteras troncales (la), algunas pequeñas carreteras secundarias dispersas, que en su mayor parte son ramales de la Interamericana, y diversos caminos de tierra de tránsito difícil y conectados también directa o indirectamente con ella. (CEPAL, 2001, p. 107)

De este modo en Panamá, a diferencia de los demás países de Centroamérica, no existe ninguna zona que tenga un alto grado de concentración en lo que respecta a carreteras, es un país desprovisto de comunicaciones terrestres, y carece en forma casi absoluta de vías de transporte, la principal ruta para el Comercio Internacional es la carretera Interamericana, mientras que, para el tráfico y comercio interno las carreteras constituyen la única vía de transportes de consideración, utilizando tanto la carretera Interamericana como la Transistmica.

El transporte de carga por carreteras en Panamá fue reglamentado a través de la Ley 51 del 28 de junio de 2017. Según Pérez (2017) “la reglamentación promueve condiciones que incentiven la productividad y eficiencia del transporte de carga, así como la competitividad del país, dentro del marco de iniciativas públicas y privadas para convertir a Panamá en un centro logístico a nivel internacional.” (párr.2). Dicha ley es la responsable del desarrollo ordenando y eficiente del transporte de carga por carretera lo que permite controlar, regular y fiscalizar este tema.

Es evidente, que los países de Centroamérica tienen una importante problemática en materia de logística de transporte terrestre, la diversificación de los modos de transporte tanto

de personas como de mercancías resulta un reto fundamental en el marco de las políticas de desarrollo de infraestructura, además el crecimiento de los volúmenes de transporte ha generado desafíos importantes para el desarrollo de infraestructura y la prestación de servicios efectivos, eficientes, rápidos y seguros.

De este modo, se evidencia la necesidad de fortalecer la conectividad terrestre entre los países de la región, lo cual requiere mejorar las vías, eliminar las demoras en los pasos fronterizos y mejorar el servicio de aduanas, igualmente, la aplicación y cumplimiento los acuerdos y tratados en lo que concierne a la inspección de camiones y carga de retorno, así como mejorar la seguridad de los vehículos de carga, particularmente la del transporte terrestre en tránsito, resulta esencial para mejorar el desempeño logístico en de cada uno de los países centroamericanos.

2.4. Pequeñas y Medianas Empresa (PYMES) en Centroamérica

Las pequeñas y medianas de empresas en Centroamérica han tenido una mayor vinculación con los mercados internacionales, debido a la mayor apertura al comercio exterior que han tenido los países centroamericanos. De acuerdo con Solís (2015)” desde un pequeño lugar para vender abarrotes hasta el que está creando aplicaciones para las plataformas más modernas del mundo, las MIPYMES tienen muchas características, pero comparten una en especial: empujan el crecimiento económico de la región” (párr.1).

De este modo las PYMES, están compuestas desde empresas que llevan años en los mercados nacionales o las que están iniciando por la necesidad de tener trabajo, o las que se establecen en los grandes centros urbanos, y las que apuestan por el área rural, y como bien se menciona, estas son importantes para el desarrollo de la región, pues, contribuyen a la generación de empleo.

El peso que tienen las pequeñas y medianas en la región, se ve reflejada en que cerca del 94 % del parque empresarial de Costa Rica está formado por MIPYMES. En Guatemala generan más de 4.500.000 de puestos de trabajo, mientras que en Honduras este tipo de empresas suman más de 127.000. Además, el BCIE, destaca que en 2014 los países más fuertes con relación a temas de emprendimiento

fueron Guatemala, con 35,8 %, Costa Rica con 29 % y El Salvador con 23,1 %. (Solís, 2015, párr.2)

El rol que juegan las MYPYMES es fundamental, para mantener un desarrollo económico equilibrado como aporte para asegurar y generar ingreso y empleo a la sociedad, además, permiten mayor fortalecimiento de la producción y, por ende, de la competitividad, así como el estímulo del empleo o la disminución de la pobreza estructural. No obstante, muchas de ellas carecen de financiamiento para invertir en tecnología y capacitaciones.

Y es que, a pesar de los beneficios que las PYMES centroamericanas pueden ofrecer a la región, los retos y el panorama adverso al que se enfrentan suelen ser desalentador para muchos empresarios. Según, Cruz (2017) “la mayoría de las pequeñas empresas tiene muy poco apoyo, y las condiciones actuales no son las más favorables porque no tienen acceso a tecnología ni financiamiento, los costos de acceso a todo son muy altos y en algunos casos inaccesibles” (párr.2). Dicha situación les limita e impide crecer y expandirse, generando pérdidas de oportunidades en los países de Centroamérica.

Asimismo, otras de las situaciones que enfrentan los empresarios de las PYMES es la de crear una cultura innovadora, pues actualmente factores como la globalización, apuestan por la innovación y la tecnología para seguir el ritmo del mercado y los clientes, y lograr crecimiento y competitividad de sus economías, pese a ello es que la subsistencia de las pymes ha tenido un ciclo de vida muy corto, muchas de ellas no logran llegar a su máximo potencial en innovación.

De acuerdo con Solís (2015)” en el campo financiero, el istmo cuenta con programas de financiamiento para el emprendimiento, pero tiene altas tasas de interés, sin embargo, esto no se puede analizar como único problema pues también está el poco crecimiento en el sector por la falta de concomimiento práctico, y habilidad” (párr..5). Sumado a ello, existe poco fomento en la formación de personas que desarrollen su propia empresa, lo que se traduce en dificultad para contar con buena administración y brazo financiero estable.

En el caso del país de Guatemala, las pequeñas y medianas empresas contribuyen con un 87 % del empleo, lo que dan cuenta de la mayor parte de empleo, sin embargo “Solís señala “existen varios retos por vencer, entre los que sobresalen los niveles de educación, la

estabilidad macroeconómica, el acceso a financiamiento y la innovación” (párr.7). Dichos factores directos e indirectos que afectan la competitividad y crecimiento de las empresas.

Dentro de los sectores que representan la mayor cantidad de MIPYMES se encuentran el sector agrícola y el comercio, estos prevalecen, la mayor estructura productiva del país, además, el tamaño de la empresa influye en la actividad económica a la que se dedican. De acuerdo con el ENCOVI, citado por Solís (2015) “las principales actividades de las pequeñas empresas, es la enseñanza, seguida por el comercio, la agricultura, la industria con y la construcción” (párr.9).

Los diversos cambios en la economía y la forma de hacer negocios, ha hecho que las MIPYMES evolucionen y, por ende, les ha generado nuevas necesidades y mayores retos para poder competir e introducirse en los mercados nacionales, regionales e internacionales. Por tanto, el principal el principal problema para el desarrollo de las PYMES en Guatemala es la ausencia de una política integral de fomento que enmarque y ordene las acciones de las instituciones públicas y privadas que trabajan en dicho campo.

Por su parte, las PYMES de EL Salvador, constituyen un grupo heterogéneo de actividades generadoras de ingresos, que se desarrollan en forma individual, en muchas ramas económicas. Según CEPAL (2003) “el aporte del sector MYPE a la economía fue significativo porque representó una clara alternativa de ocupación dentro del mercado laboral y, generó un flujo importante de ingresos para un amplio estrato de población” (p.82). Parte de la población que se vio beneficiada fue los grupos de mayor vulnerabilidad económica.

Las Pymes en el país, generan ocupación e ingresos para más de un millón de salvadoreños y tienen un importante peso en la vida económica del país como proveedoras de insumos; la distribución de las MIPYMES por sector económico muestra que el 86,98% están dedicadas al comercio y servicios, seguido por el 11,54% dedicada la industria. (Solís, 2011, párr.13)

Cabe destacar que, la productividad laboral es significativamente, importante para las empresas, pues los empresarios que montan su negocio por iniciativa y para aprovechar oportunidades, tiene mayores ventajas que las empresas que iniciaron debido a que no tenían otra alternativa, también es de notar que las empresas que iniciaron para aprovechar una

oportunidad, presentan un mayor crecimiento del empleo, que las que abrieron el negocio como estrategia de sobre vivencia.

Si bien, las PYMES son los agentes de desarrollo económico en el país, no obstante, éstas carecen de herramientas tecnológicas y apoyo oficial en cuanto a su desarrollo y preparación para competir en mercados locales e internacionales, además el acceso al financiamiento es uno de los retos más fuertes que enfrentan las PYMES en El Salvador.

Por otro lado, en Honduras las PYMES apuestan por el emprendedurismo, el entusiasmo y la confianza del país. Según, el Heraldo (2016) “Honduras posee un fuerte tejido empresarial afincado en el sector de las medias y pequeñas empresas. Una fuerza laboral que permite impulsar decenas de actividades económicas en áreas de interés como agroindustria, alimentos, servicios, manufactura y comercio” (párr.1) “De este modo, existe un fuerte interés de los empresarios por impulsar el crecimiento y desarrollo de sus pequeñas y medianas empresas.

Las MIPYMES del país se dedican en su mayoría al sector de servicios y comercios, y las condiciones económicas están dadas por el proceso de globalización, lo que hace que éstas se más vulnerables frente a los mercados más exigentes y cambiantes. Sumado a ello, las opciones de financiamiento son pocos, debido a la falta de entes financieros, situación que impide emprender a las empresas ante la necesidad de ingresos.

De la misma manera, otro de los grandes problemas según Solís (2015) “es el poco tiempo para capacitarse, al ser empresas tan pequeñas, el dueño es el administrador, el vendedor, el que produce y el que cobra, así que dispone de poco espacio para alejarse de su empresa y prepararse” (párr. 14). Existe una evidente necesidad de desarrollar negocios en conjunto con la tecnología, educación y capacitación sobre el tema, que ayude a los empresarios a obtener resultados positivos sin invertir en mayores costos.

En relación con, las pymes de Nicaragua, han tenido un importante crecimiento y desarrollo a lo largo de los años, de acuerdo con López (2017) “el papel de las PYMES en la economía nicaragüense se puede medir por la cantidad d empleos que generan y el aporte al Producto Interno Bruto (PIB). La consolidación de las PYMES se ve implícito en el registro de contribuyentes antes el fisco y empleadores en el sistema de seguridad social.

La principal ventaja, de las PYMES de este país es que tienen diferentes grados de desarrollo, lo que condiciona su éxito y avances en la venta de sus productos o servicios, al mismo tiempo la tecnología se convierte en aliada del desarrollo de las MIPYMES, que ahora disponen de diversos espacios cibernéticos para capacitación de talento humano, búsqueda de oportunidades comerciales y gestión financiera. (Solís, 2019, párr.19)

De este modo, las PYMES en Nicaragua representan oportunidades de dinamismo en el sector de comercio, aspectos como la tecnología, reducción del tiempo de apertura de una empresa, concertación gobierno-empresa, permiten a las empresas desarrollar negociaciones estratégicas para ampliar su clientela y, por ende, incrementar el crecimiento y desarrollo de la empresa.

Sin embargo, cuando se habla de tecnología de maquinaria y equipo, los procesos son semiindustriales y artesanales. Solamente un pequeño número de ellas han logrado actualizar su equipamiento. Uno de los principales problemas que enfrentan las empresas de este sector es la falta de financiamiento oportuno, e innovación.

Por otra parte, las PYMES en Costa Rica se distinguen en tres tipos: las que han surgido en el seno familiar, las que se han establecido por razones de necesidad o sobrevivencia y las que nacieron anteceditas por razones de oportunidad, las cuales cumplieron etapas previas. Sin embargo, independientemente del origen, es muy importante aprovechar las oportunidades del mercado, generando ideas de negocios que en la práctica se conviertan en negocios factibles.

El tema económico dentro de la perspectiva del crecimiento e internacionalización representa uno de los grandes retos de las empresas, pero no el único. Las MIPYMES costarricenses, al igual que sucede con las grandes empresas, tienen necesariamente que atender factores internos que se derivan de la naturaleza propia del giro del negocio y factores externos, como los efectos de la globalización de la economía y la competencia empresarial. (Solís, 2015, párr.21)

De este modo, las pequeñas y medianas empresas costarricenses enfrentan una serie de factores que afectan sus competitividad y rentabilidad y que, suelen variar de acuerdo con

la actividad que se desarrolle. A nivel externo, el acceso a financiamiento, los trámites excesivos y los altos niveles de competencia en los mercados son factores que afectan el desarrollo de las PYMES, mientras que nivel interno, se encuentran los problemas de gestión empresarial, control de costos y mercadeo.

Por tanto, las PYMES en Costa Rica constituyen el crecimiento y desarrollo económico del país, sin embargo, su papel y acción se dificulta por el rezago en trámites y regulaciones excesivos para su creación y operación, difícil acceso y poca aplicación de las nuevas tecnologías, y las MIPYMES deben invertir en la capacitación y asesoramiento del personal a contratar, lo que incurre en gastos mayores.

En lo que corresponde a Panamá las oportunidades de empleo se han expandido debido al crecimiento económico experimentado en los últimos años, pero también se incrementado la competencia para optar por esos puestos y ni hablar de los salarios que cada vez son más bajos. Según Solís (2015) “las personas a través de las PYMES, han visto la oportunidad de probar sus conocimientos, controlar el trabajo que hago, ofrecer una oportunidad de empleo a otros y obtener más ganancias” (párr.22). Muchos empresarios, han optado por crear su propio negocio u empresa debido a que representa mayores ingresos que los que perciben en otro trabajo.

Si bien, la economía informal se ha ido legalizando con el registro de los negocios en Ampyme (Autoridad de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa), ya que, el objetivo del gobierno a través de la institución es que el desarrollo de la economía nacional llegue a todos los sectores y grupos económicamente activos. (CEPAL, 2003, p.115).

Es innegable los atributos que tienen las PYMES en la economía panameña, pues sustentan el desarrollo y crecimiento económico, además son importante en la actividad económica, por ser generadoras de empleo e ingresos de gran parte de la población, No obstante, el principal reto que presentan las pequeñas y medianas empresas panameñas es alinearse con la transformación digital y no resistirse al cambio.

En definitiva, PYMES en Centroamérica permiten dar respuesta a necesidades locales, los estudios presentes y la literatura contemporánea revelan que la intensidad del

empleo y la creación de valor agregado de las MIPYME tienen una importancia decisiva para la competitividad y la generación de ingreso en Centroamérica. En el marco del cambio global, este segmento empresarial enfrenta el desafío de ajustarse a las nuevas estructuras de la competencia y crecer en ese contexto.

Los retos y desafíos que enfrentan las PYMES de la región implica reconocer que algunas de las limitaciones pueden ser transformadas en una oportunidad. Una mirada diferenciada a la problemática de los diversos sectores empresariales, una orientación especializada de instrumentos de apoyo a las empresas, y una focalización orientada al mercado con potencial de crecimiento, son elementos indispensables para el fortalecimiento de la competitividad y de la capacidad de generación de empleo de las PYMES.

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

En el marco metodológico de la investigación se describen los instrumentos utilizados en el documento en estudio pues, una detallada y clara explicación de los procedimientos a utilizar en el desarrollo de la investigación es esencial para justificar el estudio del tema elegido.

De este modo, la presente investigación, referente a las cadenas logísticas terrestres en Centroamérica, brinda un análisis sobre los principales retos y desafíos que enfrenta la región, con respecto al transporte, situación que dificulta el comercio entre los países. Pese a ello, el estudio sobre este tema brinda un sustento apropiado basado en fuentes confiables primarias y secundarias, que refuerzan la investigación otorgando las herramientas necesarias para analizar el problema desde una perspectiva más amplia.

Además, con el fin de llevar a cabo los objetivos planteados para la realización de la investigación, se recurrirá al diseño de una investigación de tipo descriptivo dado que, éste permita mostrar con mayor precisión los desafíos y oportunidades que presenta la región centroamericana en materia de transporte. Por tanto, cada uno de estos instrumentos se aplicará de manera constante a lo largo del desarrollo del documento.

3.1. Enfoque de la Investigación

La presente investigación se sustenta con un enfoque cualitativo, de acuerdo con Eumed. net, citado por Blasco y Pérez (2007), “la investigación cualitativa estudia la realidad en su contexto natural y cómo sucede, sacando e interpretando fenómenos de acuerdo con las personas implicadas” (párr.1). A partir entonces, del enfoque cualitativo, las personas, los escenarios o los grupos no son reducidos a variables, sino considerados como un todo. Se estudia a las personas en el contexto de su pasado y las situaciones actuales en que se encuentran.

También, este enfoque utiliza una variedad de instrumentos para recolectar información, tales como: entrevistas, imágenes, observaciones, historias de vida, en los que se describen las rutinas y las situaciones problemáticas, así como los significados en la vida de los participantes, por lo que no utiliza medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación en el proceso de interpretación.

Por otro lado, Sampieri, Fernández y Baptista (2006), señalan:

El enfoque cualitativo, a es veces referido como investigación naturalista, fenomenológica, interpretativa o etnográfica, es una especie de “paraguas” en el cual se incluye una variedad de concepciones, visiones, técnicas y estudios no cuantitativos. Generalmente, el investigador plantea un problema, pero no sigue un proceso claramente definido. Sus planteamientos no son tan específicos como en el enfoque cuantitativo. (p.16-17)

Según lo mencionado, dicho enfoque se basa en examinar el mundo social para luego desarrollar una teoría más coherente de lo que se observa que ocurre, además se analiza los datos, perspectivas, puntos de vista y todo tipo de información obtenida y posterior a ello, se sacan las principales conclusiones. Va de lo general a lo particular.

Por tanto, el enfoque a utilizar es el cualitativo, se toma el objeto de estudio en su comportamiento natural, haciendo énfasis en la problemática del transporte terrestre en Centroamérica, además su propósito consiste en ver la realidad y entorno de los acontecimientos político, económicos y sociales de la región, así también, brinda al investigador una perspectiva interpretativa centrada en el entendimiento las respuestas que se han obtenido de las instituciones o entidades en general.

3.2. Diseño de la Investigación

El diseño a utilizar en el estudio de la investigación es el Descriptivo, pues este tiene como finalidad describir, especificar y caracterizar el objeto de estudio. En efecto, según Tamayo (s/f), “Este tipo de estudio busca únicamente describir situaciones o acontecimientos; básicamente no está interesado en comprobar explicaciones, ni en probar determinadas hipótesis, ni en hacer predicciones” (p.3). En muchos casos las frecuencias de las descripciones se hacen por encuestas.

De la misma manera, la investigación de tipo descriptiva trabaja sobre realidades de hechos, y su característica fundamental es la de presentar una interpretación correcta. Según Sabino (s/f), “para la investigación descriptiva, su preocupación primordial radica en descubrir algunas características fundamentales de conjuntos homogéneos de fenómenos,

utilizando criterios sistemáticos que permitan poner de manifiesto su estructura o comportamiento” (párr.2).

De acuerdo con lo mencionado, el diseño descriptivo, trata de especificar, las propiedades y características de cualquier fenómeno que se someta a un análisis además evalúan y recolectan diversos conceptos, variable o componentes del fenómeno a investigar. Es decir, describen lo que se investiga. Asimismo, Sampiere et al. (2006) señala:

Los estudios descriptivos únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos a las que se refieren, esto es, su objetivo no es indicar cómo se relacionan las variables medidas. En esta clase de estudios el investigador debe ser capaz de definir, o al menos visualizar, qué se medirá (qué conceptos, variables, componentes, etc.) y sobre qué o quiénes se recolectarán los datos (personas, grupos, comunidades, objetos, animales, hechos, etc.). (p.81-82)

Pese a lo mencionado, cabe decir que, los estudios descriptivos pueden ser más o menos profundo, y se basa en la medición de uno o más atributos del fenómeno de interés. De este modo, a partir del método descriptivo, en la investigación se logra describir e interpretar los principales factores negativos que dificultan la logística terrestre, así como las oportunidades que se derivan de las mismas, pues en este tipo de investigaciones, lo más importante es entender en profundidad la población estudiada, siendo en este caso cada uno de los países de la región centroamericana.

Igualmente, las entrevistas realizadas, los datos recogidos y analizados, son una herramienta de retroalimentación esenciales para llevar a cabo el estudio de la investigación descriptiva, dado que, permiten caracterizar los elementos más importantes del tema en estudio y ofrecen la posibilidad de hacer predicciones, a partir de los resultados obtenidos.

3.3. Fuentes de información

Las fuentes de información son el elemento primordial para el estudio y realización de una investigación dado que satisfacen cualquier demanda de información. De acuerdo con Gallego y Junca (s/f), “la fuente de información es todo lo que contiene información para ser transmitida o comunicada y que permite identificarse con el origen de la información” (p.9).

De este modo, las fuentes de información se crearon para facilitar datos sobre una persona, institución, documento o asunto (obras de referencia).

Dentro de los tipos de fuentes de información se encuentran las fuentes primarias y fuentes secundarias. En el caso de las fuentes primarias, contienen información de original y exhaustiva. El blog metodología de investigación (citado por Bounocore 2010) define las fuentes primarias de información como “las que contienen información original no abreviada ni traducida: entrevistas, encuestas. Se les llama también fuentes de información de primera mano” (párr.5).

La investigación en estudio cuenta con información primaria, como son las entrevistas, las cuales serán realizadas a expertos con amplio conocimiento sobre las cadenas logísticas terrestres, así como personas que laboren en ámbitos relacionados a las relaciones económicas internacionales, principalmente en el área de comercio exterior, situados en el país de Costa Rica.

Las fuentes secundarias están especialmente diseñadas para facilitar y maximizar el acceso a las fuentes primarias o a sus contenidos. Según, Silvestrini y Vargas (2008), “estas contienen información primaria, sintetizada y reorganizada, se debe hacer referencia a ellas cuando no se puede utilizar una fuente primaria por una razón específica, cuando los recursos son limitados y cuando la fuente es confiable” (p. 3).

Como parte de las fuentes secundarias utilizadas en la información, destacan tesis, artículos relacionados con la logística terrestre en Centroamérica, investigaciones realizadas por entes nacionales e internacionales como Banco Mundial, Sistema Integración Económica Centroamericana (SIECA), estudios estadísticos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y estudios nacionales realizados por la Universidad de Costa Rica relacionados con el desempeño del transporte en Costa Rica.

3.4. Variables de la investigación

Las variables en una investigación se definen como los factores que pueden ser medidos y manipulados, al mismo tiempo adquieren distintos valores, dado que puede hacer referencia a una cualidad, propiedad o características de personas o cosas en estudios. Son

totalmente necesarias para realizar cualquier investigación, por lo tanto, en la presente investigación se describen las siguientes variables.

Objetivo	Variable	Definición Conceptual	Definición operacional	Definición Instrumental
1. Describir el desarrollo histórico de las cadenas logísticas terrestres.	Historia de las cadenas logísticas terrestres.	En los últimos 50 años, las cadenas logísticas se han expandido más allá de la mera actividad de transporte para abarcar una perspectiva amplia y más integrada de la administración de costos, y un posicionamiento en tiempo y oportunidad correctos.	Evolución histórica de las cadenas logísticas terrestres	Revisión bibliográfica.
2. Definir el impacto de las cadenas logísticas en el comercio de la región centroamericana y en las pequeñas y medianas empresas.	Comercio de la región centroamericana	De acuerdo con el Banco Mundial (2013), el comercio en Centroamérica ha tenido una apertura hacia un mayor desarrollo económico, sin embargo, se necesita un mayor desempeño en la logística terrestre, para asegurar el crecimiento económico de la región.	Relación entre cadenas logísticas de la región y la competitividad de las pymes.	Revisión bibliográfica.
	Pequeñas y medianas empresas (PYMES).	Las pymes constituyen la columna vertebral para la		

		competitividad de los países centroamericanos. Los estudios exponen, los problemas en competitividad que caracterizan a este sector empresarial en la región.		
3. Identificar los principales retos económicos, políticos y sociales que dificultan la logística del transporte terrestre en los países de Centroamérica, específicamente en Costa Rica.	Retos Económicos Retos Sociales. Retos Políticos.	Son muchos los escenarios que hay que tratar en el transporte terrestre centroamericano. Los escenarios que más afectan al transporte terrestre son: Conflictos Sociales, Inseguridad (Robo de mercancías), Infraestructura, altos costos transporte, caóticos procedimientos aduaneros.	Retos de la logística del transporte terrestres Centroamérica	Entrevista a profundidad.
4. Analizar las oportunidades para la región centroamericana a partir del desempeño efectivo en la logística del transporte terrestre.	Desempeño efectivo de la logística. Oportunidades para Centroamérica.	Un eficiente desarrollo de las cadenas logísticas en la región centroamericana contribuye a generar productividad y el crecimiento económico que se requiere para crear las oportunidades que la población necesita para mejorar su calidad de vida.	Oportunidades derivadas de un buen desempeño en la logística transporte terrestre.	Entrevista a profundidad.

3.5. Instrumentos de la Investigación

Los instrumentos en la investigación son elementos que permiten la recolección de datos, pues si, su concurso es imposible tener acceso a información que se necesita para llevar a cabo la investigación. En general, los instrumentos resumen en cierta medida toda la labor previa de una investigación donde se reflejan las fundamentaciones teóricas.

3.5.1. Instrumento # 1. Matriz Documental

Objetivo: La selección de este instrumento permite identificar los eventos históricos más relevantes del comercio en la región centroamericana, así como los efectos que se derivan en los ámbitos económico, político y social.

Eventos Históricos del Comercio en Centroamérica	Efectos
Profunda Crisis de los años 80	
Negociación de Políticas Comerciales en los años 90'	
Surgimiento de Zonas Francas siglo XXI	
Integración Económica de la región, época actual	

3.5.2. Instrumento # 2. Matriz Documental

Objetivo: La utilización de este instrumento brinda de forma puntual el impacto que tienen las cadenas logísticas en el comercio de cada uno de los países

centroamericanos, y en la competitividad de las pequeñas y medianas empresas de los países de la región.

País	Impacto cadenas logísticas (Comercio)	Competitividad de las PYMES
Guatemala		
Honduras		
El Salvador		
Nicaragua		
Costa Rica		
Panamá		

3.5.3. Instrumento #3. Entrevista a profundidad

Objetivo: La aplicación del instrumento de la entrevista a profundidad permite obtener información de primera mano sobre los principales retos y avances en las cadenas logísticas terrestres de Centroamérica, que no se pueden obtener por medio de las fuentes secundarias; y que además otorga una investigación más completa y profunda.

Compromisos y desafíos de los países centroamericanos en el desempeño de la logística terrestre

Profesión _____

Años de experiencia laboral _____

Lugar de trabajo _____

1. ¿Cuáles son los retos y desafíos económicos, políticos y sociales, que enfrentan los países centroamericanos en las cadenas logísticas terrestres?
2. ¿Conoce de algunos avances o mecanismos de acción que se hayan realizado en materia de transporte terrestre en la región centroamericana?
3. ¿Qué opinión le merece usted a la problemática que enfrentan los países centroamericanos en el transporte terrestres de las mercancías?
4. ¿Cuáles son los principales retos que tiene Costa Rica en el transporte terrestres de mercancías por carreteras?

3.5.4. Instrumento # 4. Entrevista a profundidad

Objetivo: En el cuarto y último instrumento de la investigación se utiliza la entrevista a profundidad pues, ésta proporciona información más precisa y aclara las dudas que no logren ser esclarecidas a lo largo del desarrollo de la investigación en estudio.

Oportunidades para Centroamérica a partir de un buen desempeño de la logística del transporte terrestre

Profesión _____

Años de experiencia laboral _____

Lugar de trabajo _____

1. ¿Cuáles son las principales oportunidades de desarrollo que se derivan de un buen desempeño en la logística terrestre por carretera para los países centroamericanos?
2. ¿Qué importancia tiene la eficiencia de las cadenas logísticas terrestres en el Comercio de los países de Centroamérica?
3. Qué oportunidades se derivan de un buen desempeño de la logística del transporte terrestre en las pequeñas y medianas empresas (PYMES)
4. Conoce de acciones destacadas (avances, iniciativas, compromisos) por parte de los Gobiernos para mejorar el desempeño logístico de la región.
5. ¿Qué recomendaciones sugiere para mejorar la logística del transporte terrestres por carreteras en los países centroamericanos?

3.6. Proceso de Recolección y Análisis de datos

El proceso de recolección y análisis de datos permite obtener una gran variedad de técnicas y herramientas que serán aplicadas en el desarrollo de la investigación, con la finalidad de obtener información útil. Para el caso de la presente investigación, el análisis y recolección de los datos está orientado en los eventos históricos del comercio en Centroamérica, y los efectos que este tiene en cada uno de los países que conforman la región, así también en el impacto que tienen las cadenas logísticas en el comercio y en la competitividad de las pequeñas y medianas empresas centroamericanas.

3.6.1. Instrumento # 1 Matriz Documental

Eventos Históricos del Comercio en Centroamérica	Efectos
<p>Los años de los 80, fue un periodo de una profunda crisis en el comercio de la región centroamericana, debido a la guerra fría, y a los conflictos generados armados desencadenados en países como: Guatemala, El Salvador y Nicaragua.</p>	<p>Los conflictos armados que se generaron en la región provocaron la muerte de miles de personas.</p> <p>Hubo regresión en el intercambio comercial intrarregional, llevando a un descenso en el crecimiento económico de los países centroamericano e inestabilidad en el orden regional.</p>
<p>Para la década de los 90, en el Istmo centroamericano se empezó a negociar políticas comerciales, con miras hacia un proceso de integración intrarregional entre los países centroamericanos que facilitara intercambio comercial.</p>	<p>La implementación de políticas comerciales fortalece la integración en el ámbito político, social, ambiental, y profundizar más la esfera económica y comercial de la región.</p>

<p>El final del siglo XX y el comienzo del XXI traen aparejado el tema de las zonas francas, los países de la región, en forma conjunta o individualmente, han buscado nuevos socios comerciales, es decir un Comercio Extrarregional.</p>	<p>Las relaciones extrarregionales, alientan a la apertura, promoción de exportaciones y negociaciones de libre comercio con distintos países, entorno a obtener mayores beneficios comerciales para la región centroamericana.</p>
<p>En las últimas dos décadas los desafíos de la región se enmarcan en una decidida integración de la región, que impulsó la modernización del comercio y las cadenas logísticas.</p>	<p>Parte de los desafíos que tiene la región centroamericana están relacionados con simplificar los procedimientos comerciales, reducir costos de las cadenas logísticas, mejorar la recaudación tributaria, incrementar la competitividad y modernizar la infraestructura fronteriza.</p>

El instrumento contiene información sobre los acontecimientos que han dado lugar al desarrollo del comercio internacional en la región centroamericana, a partir de los años de 1980 hasta la actualidad; dichos acontecimientos han generado efectos tanto positivos como negativos, que se han convertido tanto en oportunidades como desafíos para cada uno de los países que conforman la región Centroamericana.

3.6.2. Instrumento # 2 Matriz Documental

País	Impacto cadenas logísticas (Comercio)	Competitividad de las PYMES
------	--	-----------------------------

Guatemala	La eficiencia en las cadenas logísticas permite mejorar competitividad, niveles de inversión extranjera y beneficio económico y social para la población.	En Guatemala las pequeñas y medianas empresas dan cuenta de la mayor parte del empleo. Sin embargo, el principal problema para el desarrollo de las PYMES es la ausencia de una política integral de fomento de éstas.
Honduras	La seguridad en la logística contribuye con la facilitación del transporte y del comercio, así como al desarrollo regional.	Condiciones económicas de las PYMES en Honduras están dadas por el proceso de globalización. Honduras es más vulnerable, frente a los mercados más exigentes, cambiantes y concentrados.
El Salvador	El buen desempeño logístico permite la disminución de los costos de transporte de las mercancías, favorece la calidad del servicio posibilitando mayor apertura económica.	Las Pymes son los agentes de desarrollo económico en el país, no obstante, éstas carecen de herramientas tecnológicas y apoyo oficial en cuanto a su desarrollo y preparación para competir en mercados locales e internacionales.
Nicaragua	El aporte que hace la logística en el comercio está basado en la optimización de los costos logísticos y en el aumento en el nivel de servicios, lo que vuelve la economía del país más competitiva.	Las PYMES de Nicaragua están bajas en temas de innovación, y según Kamp (2006) la competitividad no es meramente determinada por el sistema productivo de las empresas, sino impactada por factores

		culturales, macroeconómicos, educacionales e infraestructurales.
Costa Rica	Los beneficios de mejora en el desempeño logístico se traducen en el aumento del empleo, apoyo para la competitividad de las pymes, la reducción del costo de los alimentos y la mejora en la prestación de los servicios esenciales.	Las PYMES en Costa Rica constituyen el crecimiento y desarrollo económico del país, sin embargo, su papel y acción se dificulta por el rezago en trámites y regulaciones excesivos para su creación y operación, y el difícil acceso y poca aplicación de las nuevas tecnologías.
Panamá	Lograr un buen nivel de infraestructura y facilidades logísticas permite asegurar la calidad de los servicios; entre mayor eficiencia logística menor los costos de transacción y mayor la competitividad productiva de la economía del país.	Es innegable los atributos que tienen y tendrán las PYMES en la economía panameña, pues, sustentan el desarrollo y crecimiento económico principalmente las del sector servicio que en los últimos tiempos con la globalización se han ido incrementando.

Los datos obtenidos del instrumento muestran el desempeño, eficiencia y debilidades que tienen los países centroamericanos en la logística del transporte terrestre para el comercio de las mercancías, así como, el impacto negativo, principalmente que tiene la falta de un buen desempeño de la logística terrestre en la competitividad de las pequeñas y medianas empresas (PYMES) de los países de Centroamérica.

3.6.3. Instrumento # 3 Entrevista a profundidad

Para efectos de este instrumento, se realiza una entrevista a Mauricio Ramírez Núñez, quien destaca como profesional en la Carrera de Relaciones Internacionales, siendo

especialista en temas políticos y sociales de los países tanto a nivel nacional como internacional, y con más de 7 años de experiencia en el ámbito académico.

Como parte de los elementos discutidos en la entrevista realizada, se abordan los principales retos y desafíos políticos económicos de la región, donde el entrevistado señala que la Democracia en Centroamérica tiene un fuerte debilitamiento en el

Estado Social de Derecho, ya que, los derechos y garantías individuales, en nombre del desarrollo y la seguridad están pasando a segundo término.

Además, existe un marcado autoritarismo, debido al surgimiento de bloques políticos, que van en función de sus propios intereses lo que está directamente relacionado con la corrupción. Situación que genera una región inestable tanto social como políticamente con problemas estructurales y crónicos que impactan directamente en el comercio de la región, y por ende en el desempeño de las cadenas logísticas.

Igualmente, se destaca dentro de los retos la situación de desempleo, pobreza y violencia que aumentan cada vez más en la región, ocasionando sociedades más violentas que afectan la inversión privada y la actividad comercial, afectando directamente a los productores locales y consumidores. Sumado a ello, los factores externos como la Geopolítica, las Nuevas tendencias del Comercio y el Cambio Climático se consideran parte de los retos que dificultan la logística terrestre en Centroamérica.

3.6.4. Instrumento #4 Entrevista a profundidad

Los datos obtenidos a partir de este instrumento, permite adquirir información relacionada a las oportunidades que se derivan de un buen desempeño logístico en Centroamérica, para ello, se recurre a la entrevista a profundidad, la cual se le aplica al Lic. Fernelly Fallas Cerdas, quien es experto en Negocios Internacionales, con 22 años de experiencia y se desempeña como coordinador de exportaciones en la empresa 3M Costa Rica S.A.

Dentro de los elementos que se discuten en la entrevista destacan la importancia que tiene para la región la eficiencia en las cadenas logísticas, donde el entrevistador destaca que se logran suplir las necesidades de los clientes, los productos se colocan en el punto de venta en el momento requerido, se mantienen las ventas hacia la región y genera clientes

satisfechos. Sumado a ello, señala que la Declaración Única Aduanera (DUCA) representa una oportunidad para lograr mayor fluidez en el tránsito de las mercancías por carreteras.

También, menciona la Declaración Única Aduanera como parte de las acciones destacadas por parte del Gobierno como forma de mejorar el desempeño logístico terrestre, pues ello va de la mano con la eliminación de las barreras no arancelarias, mayor unión entre los países y en algunos casos permite una mejor revisión de cobros desmedidos.

Además, en la entrevista realizada a Jorge Solano Ruiz, especialista en Comercio y Negocios Internacionales, y quien actualmente labora en el Centro Internacional de Política Económica (CINPE-UNA), señala que, unas de las principales consideraciones que tiene la logística del transporte terrestre por carretera es que es uno de los medios logísticos más baratos que existen para el traslado de las mercancías entre los países de la región.

A partir del transporte terrestre por carretera se derivan oportunidades para un mayor desempeño logístico en Centroamérica debido a que, existe un manejo más adecuado y personalizado de las mercancías al utilizar un transportista por contenedor, y el cliente tiene contacto directo con el transportista, donde ambos tienen claro las condiciones formas y como debe ser transportado los productos, lo que garantiza mayor cuidado de transporte en la mercancías, situación que no sucede de igual en otros medios de transporte como el marítimo y aéreo.

Asimismo, se mencionan algunos factores que están relacionados con el buen desempeño de la logística del transporte terrestre por carreteras, dentro de ellos se encuentran; mejor manejo de aduanas, buena infraestructura de las instituciones públicas para que el transporte pueda continuar su tránsito de manera rápida y eficiente, existencia de lugares donde los transportistas puedan estacionarse durante la noche principalmente sin correr riesgo alguno de que la mercancía sea dañada o robada.

Igualmente, un transporte terrestre de mercancías más barato y eficiente, se considera una oportunidad para las PYMES centroamericanas, pues la mayoría estas empresas tienen una característica principal, que es la falta de recursos. De ahí, surge la utilización del transporte por carretera debido a que, es el medio más adecuado y barato para este tipo de

pymes que no tiene ingresos mayores, además brinda la oportunidad de que las empresas puedan consolidar sus mercancías con otras, y así lograr mayor reducción de costos.

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS

El capítulo a desarrollar explica el análisis de los resultados obtenidos a partir del estudio de documentos provenientes de diferentes investigaciones, así como de fuentes primarias tales como las entrevistas realizadas a expertos en el tema. De ahí se hace una evaluación crítica de los datos adquiridos y se entrelazan los hallazgos de la investigación con los datos e información de la base teórica y los antecedentes.

Para efectos del capítulo, se llevará a cabo a partir de los resultados obtenidos en cada uno de los objetivos en los que se basa la investigación. Primeramente, se procederá hacer el análisis de los aspectos más relevantes del desarrollo histórico de las cadenas logísticas en Centroamérica, seguido se analiza el impacto que tienen las cadenas logísticas en el Comercio y en las pequeñas y medianas empresas de la región (PYMES). Asimismo, se identifican los retos económicos, políticos y sociales de la logística transporte terrestre, y las oportunidades que se derivan de un efectivo desempeño logístico. Todo ello, será respaldado con una matriz documental de información y entrevistas las aplicadas.

4.1. Desarrollo histórico de las Cadenas Logísticas

Para el desarrollo del presente objetivo, fue necesario la realización de una matriz documental que especifica de forma más detallada la evolución que ha tenido el Comercio Internacional a lo largo de las últimas décadas en Centroamérica y el impacto que éste ha tenido en el desarrollo de las cadenas logísticas terrestres en cada uno de los países centroamericanos.

En los últimos años se ha observado un importante crecimiento en el comercio Internacional gracias a la aparición de nuevas tecnologías y la creciente globalización de los mercados, lo que ha permitido a los países cambiar sus formas de producción de los bienes, y la utilización de máquinas y materia prima de alta tecnología, sumado a ello, las cadenas logísticas han tomado mayor relevancia en el comercio, pues facilitan los procesos de producción, distribución y transporte de los productos hacia nuevos mercados.

De igual manera, el Comercio Internacional en la actualidad se ha convertido en un requerimiento básico para el desarrollo de los países, pese ello, surge la necesidad de

diversificar la economía a través del acercamiento entre países, en virtud de interactuar comercialmente entre ellos, promoviendo un mayor bienestar entre las naciones y un correcto desempeño logístico en el comercio, mayor apertura comercial competitividad y desarrollo en el transporte de las mercancías.

Además, las relaciones extrarregionales entre países, alientan a la apertura comercial, promoción de exportaciones y negociaciones de libre comercio con distintos países, entorno a obtener mayores beneficios comerciales para la región. No obstante, conforme avanza la globalización, surgen desafíos que requieren una decidida integración de los países centroamericanos, que impulse la modernización del comercio y de las cadenas logísticas.

Si bien, conforme el Comercio Internacional evoluciona, las cadenas logísticas toman fuerzas en la comercialización, elaboración y distribución física de los productos. Según el Banco Mundial (2018) “la logística está estrechamente relacionada con el nivel de eficiencia de los países al transportar bienes físicos dentro y fuera de las fronteras. El desempeño logístico de un país puede determinar la manera en que participa en los mercados internacionales” (párr.2). De este modo, las cadenas logísticas constituyen una parte importante del comercio, pues hacen que el intercambio comercial entre países sea posible.

El desarrollo de las cadenas logísticas, empezó a tomar relevancia en el ámbito militar, pues durante la Segunda Guerra Mundial, los soldados y militares que participaron en ésta optaron por la adquisición y suministro de materiales requeridos para cumplir su misión. Sumado a ello, los campos de batalla estaban a cientos de kilómetros de los centros de producción lo que los llevó a implementar mecanismos de logística para abastecerse de recursos. Una vez concluida la segunda guerra mundial, el concepto de logística empieza a ser significativo hasta emplearse hoy día en el Comercio Internacional.

Posterior a dicho periodo, el concepto de logística tuvo mayor auge en Estados Unidos principalmente, la distribución eficiente de los recursos y a menores costos, logró la expansión de la economía logrando rápidamente mayor crecimiento en la producción para satisfacer la demanda. Pese a ello, se reconoce y surge la logística empresarial, donde según Meserón (2007) “un número creciente de empresas la están adoptando como herramienta gerencial en vista de los resultados positivos que arroja en las operaciones de distribución de mercancías” (párr.3).

La actividad comercial ha estado, vinculada a la actividad humana, en virtud de la necesidad de obtención de satisfactores, pese a ello, a logística ha evolucionado de manera tan dinámica y trascendente hasta convertirse en una disciplina de importancia central para toda empresa manufacturera, así como también resulta vital para definir las políticas y estrategias de comercialización local e internacional. (Meserón, 2007, párr.5)

El potencial que tienen las cadenas logísticas para mejorar la demanda de bienes de los clientes es esencial para el desarrollo y crecimiento de las empresas, pues a medida que la logística empieza a tomar un rol importante en las empresas, éstas comienzan a enfocarse y especializarse en la logística, haciéndola parte de sus actividades económicas, debido a que buen desempeño de la misma, les permite brindar un servicio más eficiente y de calidad en el tiempo de entrega de la mercancía.

Por su parte, a pesar que el desarrollo de la logística constituyó una pieza fundamental en la distribución de las mercancías para las empresas, la aceptación de dicho de la misma fue un poco lenta, dado que, existían productores y empresarios que estaban más interesados en la generación de ingresos que en el control de los costes. Sin embargo, conforme transcurría los años, y con la aplicación de esta empezaron a surgir beneficios para las empresas, por lo que se puede afirmar que la logística, se encontraba en un proceso de semi madurez.

Las cadenas logísticas siempre son una parte esencial en cualquier actividad económica, sin embargo, en las últimas décadas se ha sentido un vivo interés por el desarrollo de la misma, al punto de que un número creciente de empresas la están adoptando como herramienta gerencial en vista de los resultados positivos que arroja su aplicación. (Meserón, 2007, párr. 3).

De este modo, se ha determinado que las cadenas logísticas se han convertido en un tema de máxima importancia para las empresas, principalmente en lo que corresponde a las entregas exactas de los productos cuándo y en el lugar que el consumidor final lo solicite, asimismo, estimulan y crean vínculos con los clientes y los proveedores estratégicos, lo que permite mejorar las relaciones entre ambos actores.

Para la época actual, los procesos logísticos están siendo utilizados cada vez más por las empresas gracias a, los adelantos tecnológicos que se han venido incorporando en esta materia permite además, que las personas no tengan que salir de sus hogares para adquirir sus productos, pues el desarrollo de las cadenas logísticas integra tanto la gestión de mercancías como la distribución de las mismas, además, conforme el comercio y la exportación continúen creciendo, la logística está cada vez más implícita en el intercambio comercial.

Como se puede observar, las cadenas logísticas están dirigidas hacia un objetivo que las empresas y productores buscan cumplir, el cual es satisfacer de la mejor manera posible las necesidades de un usuario o cliente final. Así, el objetivo principal de una cadena de suministro es proveer de los artículos y materiales en cantidad, calidad y tiempo necesario al menor costo posible. (Arcia, 2018, párr.3)

De esta manera, es esencial mantener las cadenas logísticas dinámicas, es decir debe existir flujo de información continuo de todo el proceso de obtención y fabricación de los productos. Además, en las diferentes etapas es necesario mantener todas las relaciones controladas con los proveedores y los clientes para así, hacer del proceso algo efectivo, confiable y eficiente, que proporciones beneficios económicos tanto a los clientes como a la empresa y/o productores.

Por otra parte, la logística hace que todo sea posible, pues es una red de procedimientos que facilita el movimiento físico de bienes y servicios a casi todos los países a nivel interno e internacional. De acuerdo con el Banco Mundial (2018) “la logística comprende diversas actividades, tales como transporte, almacenamiento, corretaje, servicios de envío urgente, operaciones en las terminales, e incluso gestión de datos y de información” (párr.2). El nivel de eficiencia en el traslado de los bienes hacia el destino final es un factor clave para las oportunidades comerciales de un país.

Asimismo, el desarrollo de las cadenas logísticas se considera como una columna vertebral del comercio internacional, pues, a medida que éstas se dispersan en todo el mundo, la calidad de los servicios logísticos de un país puede determinar si ese país puede o no participar en la economía mundial. Por ello, es que cada vez los países invierten en reformas

relacionadas con la logística, especialmente en las áreas de creación y facilitación del comercio.

En suma, la evolución de las cadenas logísticas surge como una respuesta a las organizaciones y empresas que buscan satisfacer las cada vez más exigentes demandas de sus clientes, pues se trata de un servicio fundamental que vincula a la empresa con sus proveedores y con sus clientes, por lo tanto, es una actividad esencial que permite entregar en el menor tiempo posible los pedidos, reducir los costos, entre otros, con el fin de que la producción y/o comercialización no se detengan.

4.2. Impacto de las Cadenas Logísticas en el Comercio de Centroamérica y en las Pequeñas y Medianas Empresas (PYMES)

La ejecución de éste objetivo, al igual que el anterior requirió de la realización de una matriz documental, que permite poder determinar de manera puntual el impacto que tienen las cadenas logísticas del transporte en el comercio de la región y en la competitividad de las pequeñas y medianas empresas (PYMES) de los países centroamericanos.

Si bien, el comercio en Centroamérica es esencial para el desarrollo económico de los países centroamericanos, el mayor intercambio comercial de productos en la región se da entre los países miembros de la misma, debido a la proximidad de sus fronteras. Sumado a ello, la creación del Mercado Común Centroamericano (MCCA) ha contribuido a fortalecer la actividad comercial y se ha intensificado el dinamismo, y el índice de apertura comercial entre los países de la región.

Los países de Centroamérica "son mercados pequeños que deben tener abiertas sus economías, y, para hacerlo es necesario que sean competitivos, para obtener una mayor productividad. Y eso se logra con mejor educación de calidad, mejor infraestructura y logística, pues son elementos que generan el crecimiento y las oportunidades necesarias para una distribución más equitativa de la riqueza. (Banco Mundial, 2013, párr. 7)

Pese al nuevo horizonte que ha tenido el comercio en Centroamérica en los últimos años, el crecimiento en la región no ha sido tan contundente si se observa desde una perspectiva global, el crecimiento comercial no ha igualado el de muchos otros países o

regiones, además preocupa los grandes desafíos que se enmarcan principalmente en aspectos como procedimientos comerciales, elevados costos del transporte de mercancías, falta de competitividad, entre otros.

4.2.1. Impacto de la logística del transporte en el Comercio de Centroamérica

La distribución de las mercancías entre los países de Centroamérica, se da principalmente, a través del modo transporte terrestre por carretera, sin embargo, la logística de transporte de las mercancías presenta muchos problemas y dificultades. De acuerdo con González (2013) “los costos por transporte y trámites de aduana pueden representar más del 50% del precio final de sus exportaciones” (párr. 3). Esto se debe principalmente a la baja calidad de las carreteras, a las largas distancias y las escalas de producción.

Asimismo, los costes de transporte y logística generan grandes cuellos de botellas estructurales para la competitividad comercial de la región. La incidencia que tiene los costos de logística del transporte sobre el precio final de los productos se demuestran en costos que constituyen una barrera mayor para el comercio, y, generalmente estos costos son equivalentes al de los aranceles aduaneros, por lo que, una disminución en las tarifas de transporte estimularía el intercambio comercial, por el contrario, un aumento de las mismas, encarece el intercambio comercial.

Aunque los cuellos de botella tienen un impacto en los costos en todos los segmentos de la cadena logística, los procedimientos fronterizos y la calidad de las carreteras tienen gran impacto en la competitividad de la región, el potencial comercial de Centroamérica todavía se encuentra limitado por obstáculos logísticos y de transporte. (Banco Mundial, 2013, párr.13)

De este modo, y como se ha mencionado en reiteradas ocasiones los elevados costos de transporte interno y los cuellos de botella en los cruces de las fronteras terrestres constituyen los principales obstáculos al comercio intrarregional y extra regional. Además, la falta de caminos secundarios pavimentados y de buena calidad que conectan las unidades de producción con las ciudades, entorpece el comercio en la región. No obstante, si existieran esfuerzos coordinados para resolver dicha situación, se podría mejorar considerablemente el impacto en términos de crecimiento del Comercio Internacional.

Si bien, se puede asociar la facilitación del comercio con el transporte, debido al papel fundamental que desempeña el mismo en la eficiencia de los procedimientos del Comercio Internacional, además de que son los operadores de transporte lo que muchas veces se enfrentan a los obstáculos de comercio. Por tanto, la calidad del transporte impacta directamente en los tiempos y costos del intercambio comercial, en definitiva, el comercio mundial no podría ocurrir sin sistemas para transportar bienes de manera barata y eficiente.

4.2.2. Impacto de la logística de transporte en las PYMES

Las pequeñas y medianas empresas (PYMES) están compuestas por empresas pequeñas que llevan años en los mercados o las que están iniciando por la necesidad de tener un trabajo; y el rol que cada una de estas juegan, es esencial para el desarrollo económico del país, pues aseguran mayores ingresos y empleo a la sociedad, al mismo tiempo que permiten mayor fortalecimiento de la producción, y por ende empujan al crecimiento.

Por su parte, el sector de la logística tiene una enorme relevancia en el comercio, debido a que genera un efecto tracción en el desarrollo y en el crecimiento de los actores económicos de los países centroamericanos. “Según Brosa y Kirby (2011) “una logística eficiente y accesible a todos constituye un elemento clave para que las empresas de determinado país o región, y en particular sus PYMES, puedan competir con éxito en el nuevo marco global” (p.2). Un buen desempeño logístico en las empresas les permite comercializar los productos más allá de las fronteras del propio país.

El fomento de las PYMES ha sido un tema que se ha intensificado en los últimos años, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL (2003) “los estudios presentes revelan que la intensidad el empleo y la creación de valor agregado tienen una importancia decisiva para la competitividad y la generación de ingreso en Centroamérica” (p.9). Pese a ello, las PYMES de la región han intensificado su vinculación con los mercados internacionales, pues la mayor parte del parque empresarial de los de países centroamericanos está conformado por pequeñas y medianas empresas.

No obstante, a pesar del peso que las empresas representan para la economía de la región, muchas de ellas se enfrentan a obstáculos que limitan su desarrollo y crecimiento. Si bien, la región Centroamericana enfrenta limitaciones en infraestructura y equipamiento

financiero y humano, que mantienen a la región en condiciones de retraso, lo que implica grandes retos en la movilidad y logística de las empresas.

Sumado a ello, la condición de los caminos secundarios y rurales genera dificultades a los productores de la región, y su impacto es mayor en los pequeños productores. De acuerdo con Cunha y Jaramillo (2013) “la mala calidad de los caminos ocasiona pérdidas directas derivadas de los retrasos en el transporte de mercancías, daños, pérdidas de peso y calidad (bienes perecederos), del orden del valor de venta” (p.8).

De este modo, el estado de los caminos rurales afecta los servicios de la logística del transporte de Centroamérica, viéndose perjudicado principalmente las pequeñas y medianas empresas. En promedio, los costos de los servicios de transporte de la región son más altos si se comparan con otros países de la región de América Latina y el Caribe, lo que se debe en gran parte a los elevados costos del combustible, el costo de la seguridad y la falta de caminos pavimentados de buena calidad.

La situación de la logística del transporte representa un obstáculo no solo para la integración de las PYMES en el comercio exterior y regional, si no también, afecta a la competitividad de la región, al aumento de las exportaciones, a la reducción del costo de las importaciones, y a la conformación de cadenas de valor regionales integradas. (Forbes, 2018 párr.6)

En este contexto, lograr que los productores de las pequeñas y medianas empresas tengan mayor competitividad, y mejor acceso a los centros de procesamiento y distribución genera beneficios tanto económicos como distributivos para Centroamérica. De acuerdo con Fallas (2019) "las PYMES pueden tener la mejor mercancía, pero si no tiene un canal de colocación adecuado de su producción ella se vuelve menos competitiva, por lo que la competencia directa de la PYME quedará fuera de mercado”.

Una mirada diferenciada a la problemática de los sectores empresariales, una orientación especializada de instrumentos de fomento del desempeño logístico, y una focalización en las empresas orientadas al mercado con potencial de crecimiento, son elementos indispensables para una mayor competitividad y capacidad de generación de empleo de las pymes en Centroamérica.

4.3. Principales retos económicos, políticos y sociales que dificultan la logística del transporte terrestre en los países centroamericanos

La realización de éste objetivo se lleva a cabo por medio del método de la entrevista a profundidad, dicha modalidad, permite obtener información de primera mano sobre los retos, políticos, económicos y sociales que enfrentan los países centroamericanos en materia de logística del transporte terrestres, sumado a ello la información proviene de personas expertas en el tema, lo que otorga una investigación más profunda y completa.

Para nadie es un secreto que la región Centroamericana afronta muchos retos en materia de transporte terrestre de mercancías, pues, la logística no es una parte fuerte en los países que conforman la región. Año tras año, la problemática en esta materia coloca como una de las zonas que afronta los mayores retos, que, a su vez, impiden el crecimiento del Comercio Internacional en Centroamérica, por su desempeño logístico es deficiente.

Las ineficiencias en la logística del transporte por carretera, afectan la confiabilidad, la competitividad, la previsibilidad y la certeza de que los servicios tienen un impacto en el desarrollo económico, político y social de la región por lo que debe abordarse los desafíos de la manera más eficiente y rápida, ya que, el transporte de mercancías por carretera es un elemento clave de la logística, y es un factor determinante de los costos de transacción para los agentes económicos. (Banco Mundial, 2012, p.6)

Es de vital relevancia considerar que los principales desafíos en el istmo no son menores y representan verdaderos obstáculos tanto para los operadores logísticos como para los transportistas que mueven carga desde y hacia Centroamérica por vía terrestres, a reconocer que, llevar a cabo una operación de movimiento de carga, representa todo un reto en términos de tiempo, costo, y eficiencia en lo que respecta a la entrega del producto final.

El reto permanente de los países en la región por proveer infraestructura y servicios de transporte de carga de calidad, se va visto intensificado por barreras de carácter políticas, económicas, y sociales que afectan el buen desempeño de las cadenas logísticas terrestres, y por ende, la facilitación del comercio en Centroamérica.

4.3.1. Retos Políticos

Los países del istmo centroamericano han ido profundizando su transición hacia la democracia, de acuerdo con Orozco (2006) “desde comienzos de los años 90, la adopción de acuerdos de paz, la celebración de elecciones, la reconciliación nacional y un mayor compromiso para la protección de los derechos humanos, han sido clave para el fortalecimiento de la democracia” (p.1). Sin embargo, dicha democracia y derechos humanos continúan enfrentando grandes desafíos que impiden alcanzar avances significativos.

La región ha atravesado períodos de guerras y violencia a lo largo de los últimos 50 años, que ha llevado a la mayoría de los países centroamericanos a experimentar una inestabilidad política que demuestran que el proceso de cambio político y social ha sido lento, y que aún persisten grandes debilidades que impiden fluir hacia cambios estructurales en la gobernabilidad de los países.

Si bien, la Democracia en Centroamérica tiene un fuerte debilitamiento en el Estado Social de Derecho, pues se está pasando más a Estados Policiales, donde los derechos y garantías individuales, en nombre del desarrollo y la seguridad están pasando a segundo término. Además, existe un marcado reto en la democracia como lo es el autoritarismo, debido al surgimiento de bloques políticos, que van en función de sus propios intereses, dejando por fuera los intereses de la población. (Ramírez, 2019)

Además de las realidades políticas que enfrentan los países centroamericanos, surgen complejos problemas, que están estrechamente relacionados con la influencia de líderes políticos en la gobernabilidad, pues como bien se menciona, en la gran mayoría de los países centroamericanos, la administración del Estado es ineficiente y subordinada; los líderes políticos conducen al abuso de poder, y la corrupción política. Hay falta de transparencia en los procesos electores y los partidos políticos carecen de institucionalismo democrático.

Aunado a lo anterior, la cada vez creciente corrupción política en la región, trae consigo una severa afectación en la sociedad, pues lo líderes de los partidos gravitan hacia el oportunismo político y no atienden las necesidades de la población y el país en general, sumado a ello la corrupción genera un deterioro en la confianza del desempeño de los

funcionarios y empleados públicos, llevando a lo que podría considerar una sociedad en crisis.

Tal desconfianza de la población en los líderes políticos, conlleva a que el tejido social permanezca débil al punto que se den enfrentamientos entre el Gobierno y la población, ante el descontento de la sociedad por el actuar de los líderes políticos. Asimismo, todo ello da paso a la violencia, problemática que a lo largo de los 5 últimos años ha afectado severamente los países centroamericanos, principalmente a Nicaragua, y los países del triángulo norte (Guatemala, Honduras y El Salvador).

De esta manera, la situación de violencia a raíz de las manifestaciones en contra de los Gobiernos ocasiona una fuerte afectación en el paso del transporte de las mercancías por carreteras, según Gutiérrez (2018) “el problema político local detiene el tráfico, pone en riesgo de crisis financiera a muchas de las empresas que viven del comercio centroamericano” (párr.3). Los constantes bloqueos en las carreteras de la región, incrementa la situación de crisis socioeconómicos en los países, ya que deja varados a miles de transportistas que trasladan las mercancías de un país a otro.

Asimismo, el detrimento de la democracia en la región, se refleja en la falta de transparencia y coordinación de los líderes políticos, al mismo tiempo que aumentan los índices de desempleo y pobreza, debido a la falta de redes o instituciones que desarrollen estrategias unificadas, que respondan a los intereses urgentes, nacionales o regionales.

La región presenta una combinación de fenómenos que influyen en el dinamismo político que está fuertemente condicionada por la influencia de los Estados Unidos, y atrapada por sus propios partidos políticos, que han hecho nominaciones inadecuadas, y tomado decisiones poco eficientes. El resultado final es una continuidad de gobiernos con alcance democrático limitado y muy pocas opciones para el desarrollo social.

Por tanto, la situación política en la región, ha experimentado serios problemas relacionados con sistemas partidistas antidemocráticos, sociedades civiles débiles e instituciones políticas frágiles, situación que, a su vez, limita la posibilidad de establecer políticas orientadas en la rehabilitación de carreteras con el fin de mejorar la logística del transporte terrestres.

4.3.2. Retos Sociales

La región de Centroamérica enfrenta situaciones de índole social que subestiman y amenazan el desarrollo de la sociedad y de los países. Por una parte, los problemas de desigualdad, gobernabilidad, pobreza y seguridad demuestran los retos latentes que persisten en el istmo en éste ámbito. De acuerdo con Ramírez (2019) “la problemática social de la región es un tema objetivo y transversal que está directamente relacionado con la seguridad”. Los factores antes descritos, representan una carga particularmente pesada para el futuro de Centroamérica.

Si bien, la desigualdad y pobreza continúan siendo un problema fundamental. Para el caso de la desigualdad, se ve inmersa en la distribución desigual de las riquezas, y en la limitada ocupación de cargos políticos de las mujeres, a pesar que en Centroamérica las mujeres representan cerca de la mitad de la población. Asimismo, la pobreza está dentro de los mayores retos sociales, la mayoría de los países de la región tienen altos porcentaje de personas bajo la línea de pobreza.

De igual manera, los altos índices de criminalidad y violencia representan una amenaza a la logística del transporte terrestre. Los actos criminales y robos de carga en las vías terrestres de la región no solo representan un problema de seguridad y provocan pérdidas económicas a sus dueños, sino que también tienen un efecto en el resto de la cadena logística y traen consecuencias para la competitividad nacional de los países. (Banco Mundial, 2012, párr.3)

La problemática de violencia y criminalidad afecta en mayor medida a Guatemala, Honduras, El Salvador y Nicaragua, las mercancías que transitan por estas rutas deben ir custodiadas con escoltas, debido a que, los transportistas se exponen al robo de las cargas, pues, lo países del triángulo norte están dentro de los más riesgosos, a su vez que los actos delictivos se concentran principalmente en el transporte de carga terrestre por carreteras.

Además, la falta de seguridad en la región forma parte de los principales retos en la logística del transporte terrestre de la región, de acuerdo con Nuevo Diario (2017) “las desigualdades en la aplicación de medidas de seguridad pública en las carreteras de los países de Centroamérica están aumentando los robos que afectan al transporte de carga de

mercancías” (párr.1). La falta de vigilancia en las carreteras está dentro de los puntos esenciales que incrementa el crimen y la violencia.

Al problema de la criminalidad en Centroamérica se suman las escasas oportunidades laborales y los trabajos de baja calidad que perpetúan un círculo vicioso de desempleo y salarios bajos, especialmente entre los más jóvenes. A su vez, tal problemática afecta, la imagen del país, pues reduce los ingresos tributarios, desalienta el emprendimiento, la inversión privada y amenaza la competitividad de la región.

Los retos y desafíos internos sobre el transporte terrestre de mercadería impactan directamente en la pobreza y desempleo. Cuando funciona bien, genera millones de puestos de trabajo, aporta a una parte significativa del PIB en países de baja y media renta e, incluso, influye para reducir los precios de los alimentos. Cuando no, resulta en un círculo vicioso que afecta la rentabilidad y eficiencia del desarrollo. (Banco Mundial, 2013, párr. 4)

Por tanto, la interrupción de una cadena logística, producto de actos delictivos o terroristas tiene enormes repercusiones en la competitividad de la economía nacional, debido a las pérdidas directas producidas por esta problemática, además, de los sus efectos de propagación en el resto de la cadena de suministro, como son los retrasos en cumplimientos con los clientes, pérdidas de contrato que en definitiva terminan agravando los costos logísticos nacionales.

4.3.3. Retos Económicos

En un contexto de apertura comercial y globalización económica, el desarrollo de servicios logísticos es fundamental para elevar competitividad al reducir los costos y tiempos. Sin embargo, los países de la región centroamericana carecen de competencia en el transporte terrestres de carga, lo que eleva los costos de las mercancías hasta el doble en comparación con países con carreteras menos desarrolladas.

Cada país de Centroamérica, enfrenta problemas económicos crónicos, que se derivan principalmente del alto endeudamiento, y los crecientes déficit fiscal que sin duda alguna afectan de manera negativa el crecimiento económico de la región. Sumando a ello, los

desafíos en competitividad, infraestructura, innovación y preparación tecnológica son retos que tiene la región para mejorar el desempeño de la logística terrestre.

Existe, además, una fuerte reducción de la inversión pública en infraestructura por parte de los gobiernos, los niveles requeridos de inversión en infraestructura no están logrando mantener las redes existentes, mejorar la cobertura del transporte, ni satisfacer el crecimiento de la demanda de los consumidores. (Inbound logistics, 2017, párr. 8)

A pesar de ser suficientes los beneficios conocidos que genera el desarrollo en la infraestructura para el desempeño transporte de las mercancías, y por ende sobre el crecimiento económico, resulta preocupante observar como en la mayoría de países centroamericanos la inversión en infraestructura no ha evolucionado al mismo ritmo que aumenta la demanda de bienes y servicios, y evoluciona la tecnología en las actividades relacionadas a las cadenas logísticas.

Por su parte, el intercambio comercial en la región tiene mucho camino por recorrer, según Banco Mundial (2013) “lo que está reteniendo el avance de las economías centroamericanas es la batalla de la productividad, los mercados necesitan ser más competitivos y tener mayor productividad para mantener sus economías abiertas” (párr.7). La falta de competitividad, e infraestructura de la región genera altos y variados costos en el transporte, afectando en mayor medida a los productores locales.

Si bien, el traslado o distribución de las mercancías se considera un verdadero reto u obstáculo para los pequeños y medianos productores de la región, llevar sus productos desde los centros de producción a las fronteras o consumidores locales representan costos que alcanzan altos porcentajes del costo total del producto, esto en razón a la baja calidad de las carreteras secundarias, a las largas distancias, las escalas de producción, y los pasos por aduana que encarecen los costos logísticos.

Es este escenario, los principales retos que limitan a la logística terrestres, se ve mayoritariamente impactado por una baja calidad de las finanzas públicas, una deficiente infraestructura vial, procesos burocráticos en aduanas que se traducen en barreras no arancelarias al comercio debido a que generan demoras, aumentan los

costos, agravan la congestión en carreteras., dichos obstáculos, en su conjunto entorpecen el proceso logístico a nivel país. (Neryett y Córdoba, 2019, párr. 2)

En efecto, los retos económicos de la región inciden de manera directa en el desempeño de la logística del transporte terrestre, pues ocasionan falta de competencia en el transporte lo que aumenta los costos de importación y exportación de productos, desestimula el intercambio comercial tanto regional como internacional, al mismo tiempo que sobre sale la falta de disposición de los países centroamericanos para llevar a cabo el proceso de Integración.

A raíz de los retos políticos, sociales y económicos, la región ha venido presentando rezagos en materia de las cadenas logísticas terrestres que han sido difíciles de erradicar debido a escenarios externos como la Geopolítica, donde, Centroamérica juega un papel fundamental debido a que, es una región estratégica y vital que se ubica en la Cuenca del Caribe, y se considera “tapón” e influencia entre el Norte y el Sur, por lo que una inestabilidad Geopolítica entre éstos países, impacta de manera directa la región; además de los problemas estructurales y crónicos como: pobreza, desempleo, inseguridad y autoritarismo; se suman a los atrasos presentes en el desempeño logístico.

Asimismo, las nuevas tendencias en la logística del transporte terrestres constituyen parte de los retos externos para la región, los avances tecnológicos exigen procesos más eficientes en la producción, distribución y operación de los centros de almacenamiento y transporte, lo que incrementa los costos logísticos. El transporte de mercancías por carretera va avanzado hacia una transformación digital que permite conocer en todo momento el estado y ubicación de la carga.

Por otro lado, la sociedad está marcando cada vez más restricciones, con el fin de reducir la emisión de gases contaminantes, situación que obliga a los comerciantes del istmo centroamericano a orientarse hacia un transporte que utilice de manera más eficiente los recursos, y que trate de optimizar las cargas y reducir los kilómetros en vacío que realizan los vehículos, ya que, de este modo se reducirán las emisiones de gases contaminantes. Sin embargo, tal situación implica obstáculos en la facilitación del comercio, debido a que se incrementan los precios en la logística del transporte.

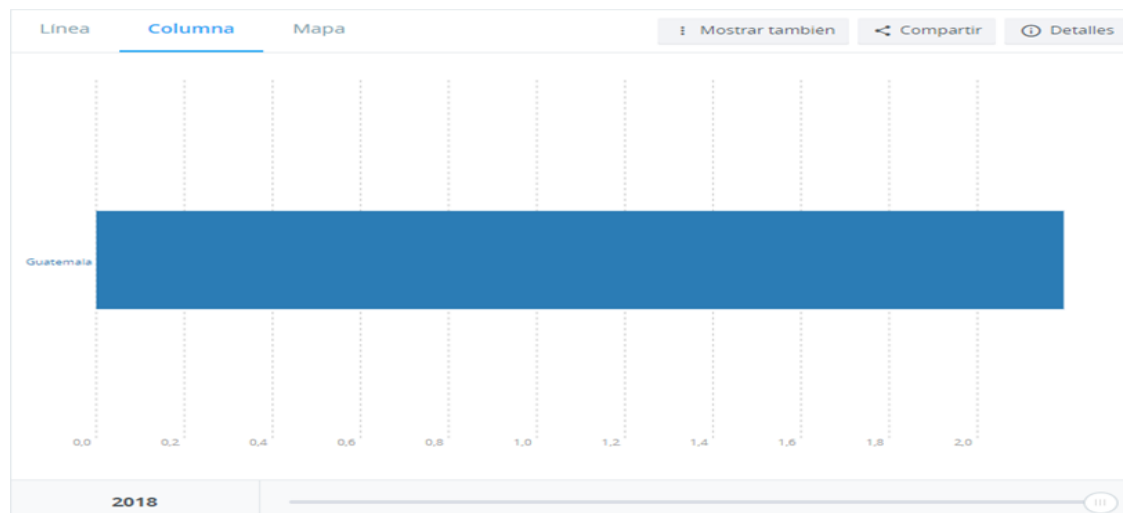
4.3.4. Índice de Desempeño Logístico de los países centroamericanos

El movimiento de cargas del Comercio Internacional es cada vez más importante en magnitud e intensidad. La apertura de las economías y la integración productiva hacen de la globalización un fenómeno intensivo en el transporte. No obstante, el lento e inestable crecimiento económico de la mayoría de los países de la región centroamericana, acompañado de la falta de inversión en infraestructura, y de movimiento de cargas del comercio interno, se han convertido en verdaderos obstáculos y retos para el desempeño de la logística del transporte terrestres.

Si bien, el Banco Mundial realiza estudios sobre el desempeño logístico de los países, a partir del Índice de Desempeño Logísticos el cual, se encarga de medir los componentes periféricos de la eficiencia de la cadena de suministro, el transporte, y la facilitación comercial con otros países. De ahí, surgen hallazgos sobre las evaluaciones más generales del desempeño logístico de los países centroamericanos, relacionados principalmente con la frecuencia, velocidad, confiabilidad y seguridad que otorga la cadena logística.

En el caso del país de Guatemala, el transporte terrestre de las mercancías presenta problemas para atender las necesidades de la actividad económica interna, debido a que las vías terrestres son inadecuadas por lo que los costos de logística de transporte se elevan. A partir de esta problemática, el índice de desempeño logístico evalúa bajo un rango promedio 1-5, siendo 1 la calificación más baja y 5 la más alta, obteniendo el país guatemalteco una calificación de **2.1** para el año 2018.

Ilustración 1. Índice de desempeño logístico de Guatemala

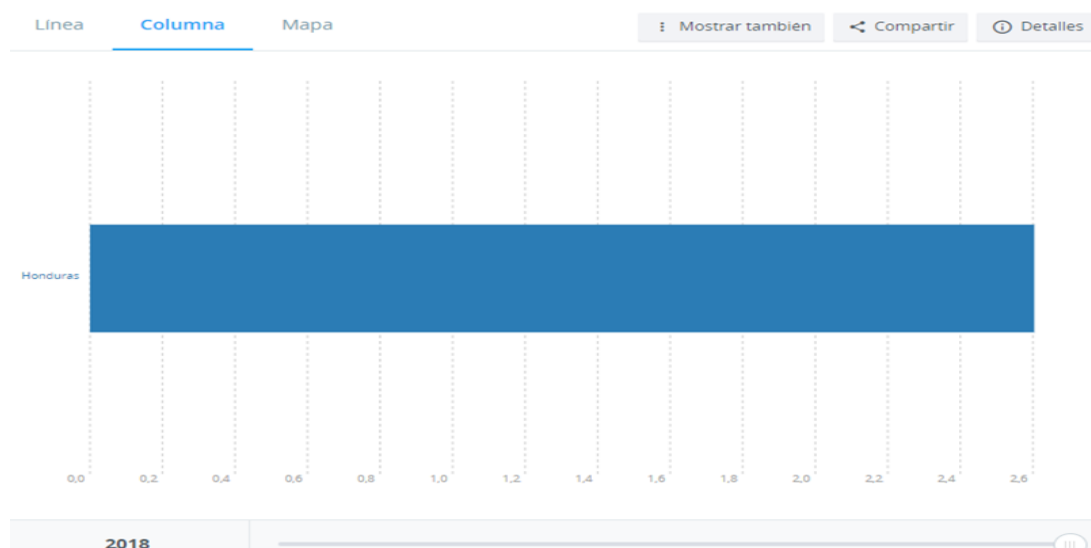


Fuente: Banco Mundial, 2018

Según, lo demostrado en el gráfico, Guatemala en el año 2018 obtuvo el registro más bajo, el país ocupa la posición 111 del total de 160 países evaluados por el Banco Mundial. Esto demuestra, la seria situación del desempeño logístico del país, a raíz de los altos costos de transporte, baja calidad de las carreteras, infaltantes cuellos de botellas, y calidad de los servicios en general, son algunos de los factores que demuestran la baja calificación obtenida por este país, que además está dentro de los 50 países con peor desempeño logístico.

Por su parte, en Honduras la problemática de la logística terrestre no es ajena al resto de los países centroamericanos, los elevados costos en el transporte por carreteras se suman a los inconvenientes, que dificultan el intercambio comercial a nivel regional e interno. Según, el Índice de Desempeño Logístico, el país obtiene una calificación, de **2.6** para el 2018, y aparece en la posición 103 de los 160 países analizados.

Ilustración 2. Índice de desempeño logístico de Honduras

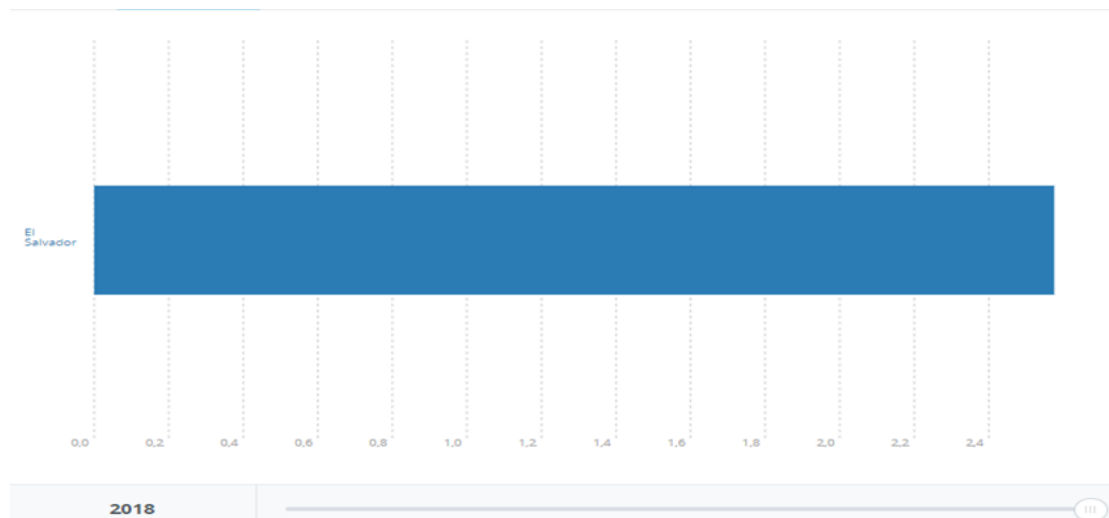


Fuente: Banco Mundial, 2018

Dicha calificación se considera baja, debido a falta de infraestructura de las carreteras, altos índices de pobreza, falta de competitividad de las empresas, la delincuencia y criminalidad, situación que a su vez demuestra la falta de preparación del país para participar en el Comercio Internacional. Por tanto, el país debe mejorar la sinergia para hacer negocios, combatir el crimen y violencia, y la corrupción.

Por otro lado, en El Salvador las estadísticas sobre el desempeño logístico no son tan alentadoras, ya que, la falta de servicios y escasos número de unidades empleadas al transporte terrestre de mercancías dificulta el desarrollo de las cadenas logísticas. Según lo estudio del Banco Mundial, el país retrocedió 18 posiciones en el Índice en comparación al informe de 2016, pasando del puesto 83 al 101, al periodo del 2018 obtuvo una calificación de **2.5** donde el mayor deterior se reporta en el proceso de despacho de fronteras y aduanas, además de la inseguridad en el viaje de las mercancías.

Ilustración 3. Índice de desempeño logístico de El Salvador

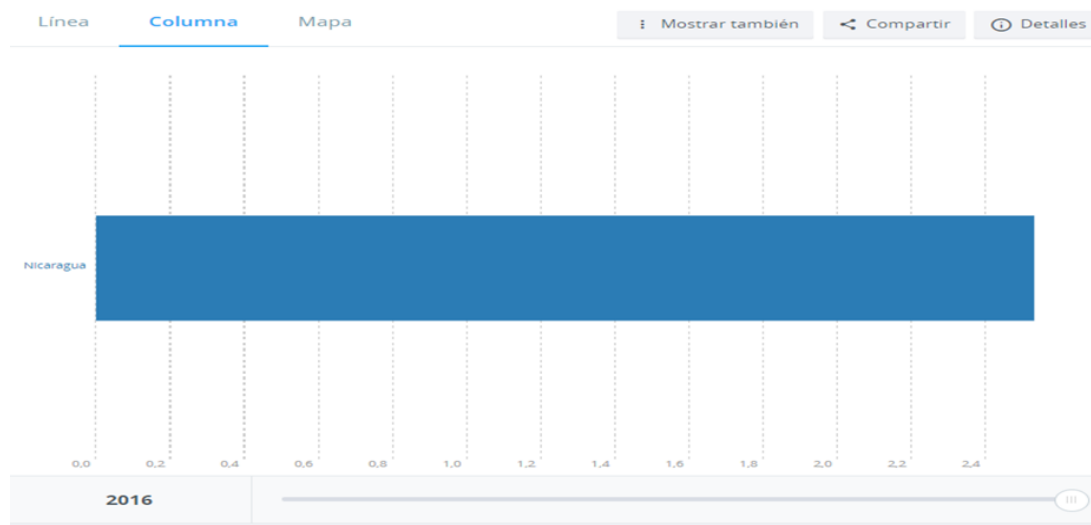


Fuente: Banco Mundial, 2018

Si bien, el deterioro logístico en el Salvador tiene consecuencias en el aumento del costo de los productos para los consumidores y las empresas, además reduce el comercio internacional, disminuyendo la creación de oportunidades de empleo. Una logística ineficiente provoca un alza de los costos del comercio y reduce la integración global afectando a los países en desarrollo que buscan competir en el mercado global.

Para el caso de Nicaragua, la logística del transporte terrestre se ve limitada debido a la falta de caminos y carreteras que faciliten el tránsito de las mercancías, la principal ruta y más transitada es la Carretera Interamericana. Según, el Índice de Desempeño Logístico, el país obtiene una calificación de **2.5** para el 2016, y dentro de lo analizado, a pesar de los retos existentes en esta materia, ha sido el mejor puntaje obtenido por Nicaragua, pues, destacan una mejora en el cumplimiento de las entregas de las mercancías.

Ilustración 4. Índice de desempeño logístico de Nicaragua

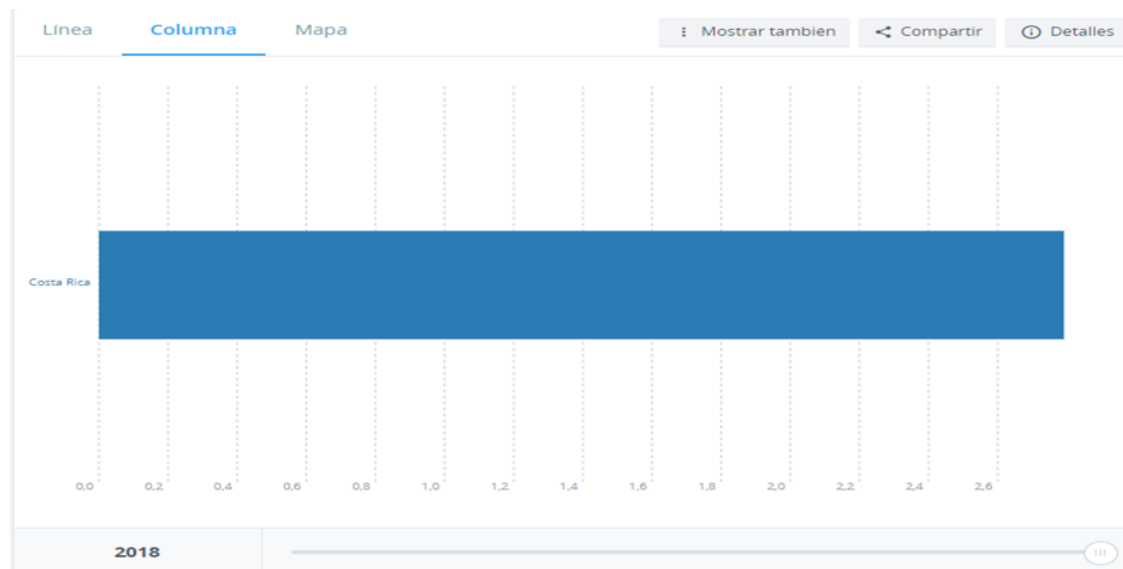


Fuente: Banco Mundial, 2018

Si bien, Nicaragua tiene diversos retos, para mejorar el desempeño logístico, que van desde la expansión de la infraestructura y servicios de la logística interna, hasta la identificación de proyectos de inversión de interés público y privado, en los sectores de servicios logísticos, regulación de pasos de frontera y de centros logísticos, que mejore el desempeño de los principales corredores y subsistemas logísticos del país.

Por otro lado, en Costa Rica, la logística del transporte terrestres presenta problemas estructurales que se han debido en gran parte a las limitaciones de índoles presupuestaria para mejorar la infraestructura de las carreteras. De acuerdo, con el Índice de Desempeño Logístico que ha venido analizando la logística de los países centroamericanos, Costa Rica, obtiene una calificación de **2.7** para el 2018, ubicándose como el segundo país con mejor calificación en el Istmo.

Ilustración 5. Índice de desempeño logístico de Costa Rica

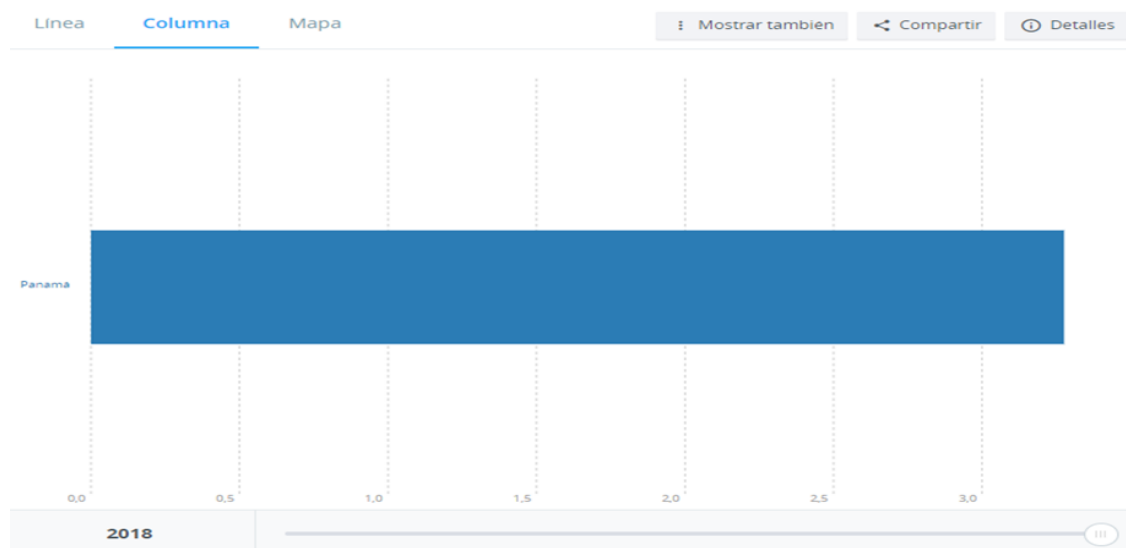


Fuente: Banco Mundial, 2018

A pesar de que Costa Rica, está dentro de los países de la región con mejor calificación, existen indicadores que no tan tenido buena calificación, debido a rezagos que han sido cada vez más visibles en los últimos años, como lo son los servicios aduaneros, debido a la burocracia con la que cuenta el país, y por supuesto, la infraestructura. De tal forma, se considerar tal problema como una necesidad y de mejora en tecnología, calidad y seguridad en el transporte por carreteras.

Como último país, Panamá ha tenido un importante desarrollo de la logística, gracias a la evolución tecnológica que ha tenido a nivel de transporte marítimo, el Canal de Panamá concentra gran parte de la riqueza del país. Sin embargo, en materia de logística de transporte terrestre, se encuentra muy atrasado, debido a que es un país desprovisto de comunicaciones terrestres pues carece de vías de transporte. Según el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, la calificación obtenida por dicho país es de **3.2** para el 2018, situándose en el ranking de los mejores países de Centroamérica, con mejor desempeño logístico.

Ilustración 6. Índice de desempeño logístico de Panamá

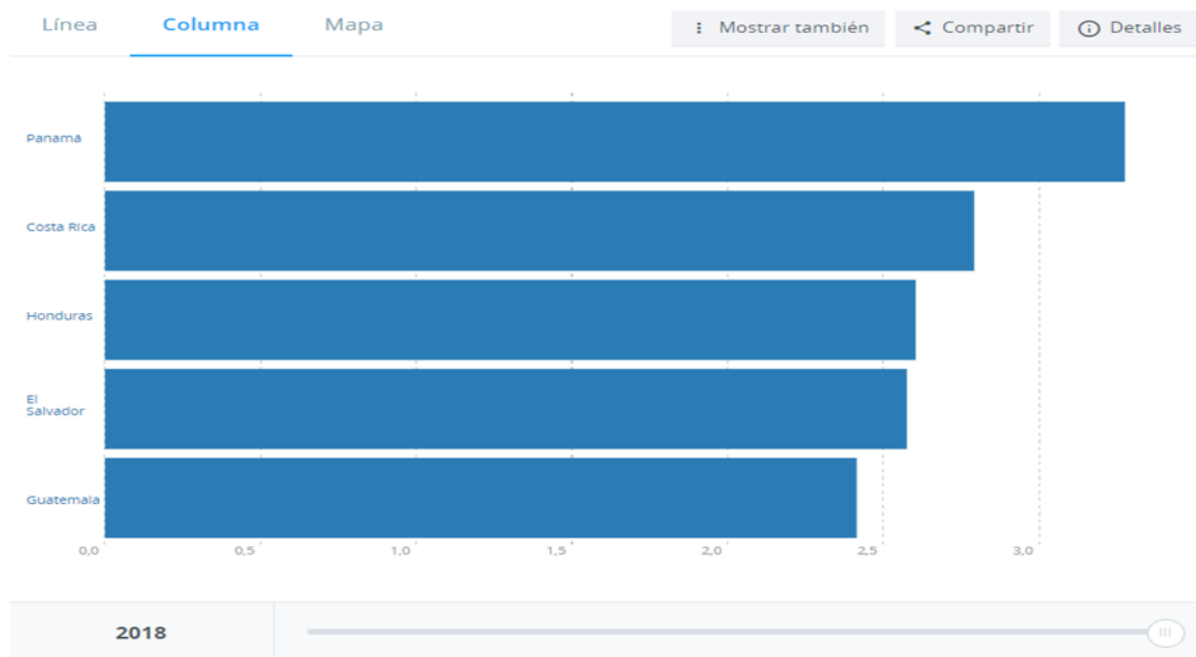


Fuente: Banco Mundial, 2018

De acuerdo con lo mostrado en el gráfico, Panamá se posiciona como el país líder en mejor desempeño logístico de Centroamérica, debido a que ha estado mejorando la competencia logística, y capacidad de seguimiento y localización de los envíos por medio del transporte marítimo. Sin embargo, en transporte terrestre de las mercancías, el país presenta retos importantes, principalmente en infraestructura, debido a que ha orientado sus esfuerzos en el área canalera.

Al analizar los seis países que conforman la región de Centroamérica y de acuerdo con el índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, Panamá es el país con la mejor calificación en desempeño logístico con 3.2, seguido se encuentra de Costa Rica con 2.7, mientras que, el país con menor calificación es Guatemala con 2.1. En el siguiente gráfico se muestra el desempeño logístico de cada uno de los países del Istmo.

Ilustración 7. Índice de desempeño logístico de Centroamérica



Fuente: Banco Mundial, 2018

Si bien, el poco desempeño de la logística de los países centroamericanos evidencia la necesidad de fortalecer la conectividad terrestre entre los países de la región. Simultáneamente, la frecuencia, velocidad, confiabilidad y seguridad otorgada a las cadenas logísticas generan desconfianza e ineficiencias significativas en las entregas e incremento de los costos que afectan a todos los actores en el flujo de suministro.

Al mismo tiempo, las evaluaciones más generales sobre los retos del desempeño logístico de la región enfatizan que, las causas implícitas en la ineficiencia de la logística terrestre corresponden principalmente, a los elevados costos del transporte, o bien a las condiciones de la infraestructura fronteriza que generan demoras e ineficiencias, e inclusive incertidumbre en el traslado de productos dentro de Centroamérica y entre la región y los mercados externos

4.4. Oportunidades para la región centroamericana a partir del desempeño efectivo en la logística del transporte terrestre.

La elaboración del cuarto y último objetivo de la investigación se lleva a cabo bajo el método de la entrevista a profundidad debido a que, es la forma más adecuada para recabar datos de primera mano sobre las principales oportunidades que se derivan de un efectivo

desempeño logístico para la región centroamericana. También, que, la opinión de expertos en el tema, amplía el espectro de la investigación, haciéndola más completa y sustancial.

En el marco de una fuerte competencia a nivel mundial promover la eficiencia en las cadenas logísticas, constituye una estrategia fundamental para aumentar la competitividad de la economía de las empresas, y fomentar la integración productiva. Sumado a ello, Fallas (2019) señala que, la eficiencia de la logística también es esencial para suplir las necesidades de los clientes, tener puntos de reordenes más acertados y mantener el aumento de las ventas en la región”.

De ahí, es que, un desempeño eficiente y efectivo en las cadenas logísticas terrestres, esta intrínsecamente relacionado con el transporte, a tal punto que se puede afirmar que, como cualquier otra actividad productiva, sin la función del sistema de transporte no se puede dar el bien económico. Por ello, el transporte juega un papel crucial el desarrollo de las cadenas logísticas terrestres, ya que la infraestructura se convierte en factor de producción y la movilidad en un determinante del costo.

De acuerdo, con el Centro de Estudios para la Integración Económica (SIECA) “el transporte año tras año, toma más relevancia e importancia en la economía regional, específicamente en su aporte y participación en la generación de ingreso y riqueza en los países de la región centroamericana” (p.6). De ahí la importancia del transporte para un país, pues, el Estado no solo requiere de un buen aparato productivo para ser económicamente desarrollado, sino también de la infraestructura y los medios necesarios poder transportar sus productos hacia nuevos mercados.

Si bien, el desarrollo de sistemas de transporte eficientes y baratos representan una oportunidad para mejorar la competitividad de las empresas centroamericanas en los mercados, luego, el transporte a bajo costo facilita en la cadena logística la distribución y comercialización poniendo a disposición de un mercado los productos que normalmente no podían soportar los costos del transporte.

Según los investigadores, Sarache, Granados, y Cardona (2007) “desde el punto de vista logístico, el transporte actúa como elemento integrador entre empresas, ciudades, regiones y países, por ser el medio de enlace de los diferentes sectores de la economía, del

cual depende, en gran medida, que el producto se entregue en el lugar correcto y en las condiciones deseadas” (p.50). De este modo, un proceso eficiente en la logística del transporte en la región se traduce en una facilitación comercial para los países de Centroamérica.

En efecto, el buen desempeño de la logística transporte terrestre favorece la facilitación de comercio, y beneficia a las PYME de Centroamérica, contemplando la posibilidad de exportar a mercados próximos, a costos menores y bajo un transporte rápido y seguro. La facilitación del comercio proporciona un entorno propicio para que las cadenas logísticas mejoren y prosperen sus procedimientos de elaboración, distribución, y comercialización de las mercancías.

De esta manera, SIECA (2018) señala que, “la facilitación del comercio se asocia con el transporte, debido al papel fundamental que desempeña el mismo en la eficiencia y calidad de los tiempos y costos del intercambio comercial” (p.3). El hecho de contar con un desempeño eficiente en la logística del transporte permite movilizar con mayor facilidad los productos de un lugar a otro, a su vez que, satisface la demanda y necesidades de los consumidores.

Por otra parte, la seguridad en la logística también representa una oportunidad para fortalecer la competitividad de las economías de los países de la región y está íntimamente relacionada con la facilitación del transporte y comercio. Cuando se proveen los servicios necesarios para asegurar un nivel aceptable de seguridad física y la infraestructura de transporte adecuada para el traslado de las mercancías de un lugar a otro, el desempeño logístico transporte mejora, a tal punto que se incrementa el flujo de transporte y por ende el Comercio.

De igual manera, la importancia de la seguridad en el desempeño de las cadenas logística se refleja en una verdadera oportunidad para el desarrollo regional, debido a que los costos comerciales se reducen, se incentiva la inversión extranjera y mejora la calidad de vida y el bienestar de la población, al mismo tiempo que genera oportunidades para que las empresas también puedan aprovechar de forma segura las mejoras en la eficiencia de la logística.

Por otro lado, el sector privado juega un papel clave en el desempeño de las cadenas logísticas terrestres en Centroamérica, debido a que realiza funciones de gran índole en el desarrollo del sector logístico de un país. Según BID (2015) “se trata de un inversor y un desarrollador de infraestructura, así como un usuario y proveedor de servicios” (p.8). Si bien, el sector privado en la mayoría de las ocasiones es quien asume la responsabilidad de la construcción de nuevas infraestructuras, como factor determinante de la competitividad.

La infraestructura física constituye un elemento primordial para el desarrollo de la región, considerando las oportunidades de productividad que representa mejorar el acceso a infraestructura de calidad. De ahí, los países de la región se han planteado una infraestructura avanzada que permite mejorar el desempeño de la logística comercial, a través del Proyecto del Corredor Logístico de Centroamérica.

La implementación de dicho proyecto significa una oportunidad, para dotar a la región de servicios competitivos donde la tecnología se combine con el transporte de las mercancías, y se mejore sustancialmente el clima de negocios de la región, haciéndola más competitiva para la inversión extranjera, pues el principal enfoque del proyecto es desarrollar infraestructura y servicios logísticos necesarios para facilitar el flujo comercial.

Asimismo, en los últimos años los volúmenes de comercio se han ido incrementando, generando dificultades en el desarrollo de la infraestructura y la prestación de servicios de transporte logístico. Pese a ello, ha resaltado la importancia en la región de implementar una Política Marco Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica (PMRML), como una coyuntura que aborde los desafíos en materia de transporte y logística.

La PMRML buscan consolidar a la región como una auténtica plataforma logística regional multimodal de clase mundial, a fin de construir e integrar los diferentes modos de transporte para el movimiento efectivo, eficiente, rápido y seguro de las cargas de mercancías y personas, así como una eficiente facilitación de los flujos comerciales hacia los países de destino y hacia el mercado centroamericano. (SIECA, 2018, p.15)

De este modo, la Política Marco Regional, se considera una oportunidad de mejora en el sector de la logística del transporte, al reducir los tiempos y costos del transporte de

carga. De acuerdo con Fallas (2019) “una real Unión Aduanera en la región fortalece la conectividad entre los países, además de la eliminación de barreras no arancelarias y en algunos casos mejor revisión de cobros desmedidos impuestos por alguna imposición del gobierno”. En este contexto una efectiva aplicación de medidas orientadas a facilitar y modernizar las operaciones de comercio es fundamental para un mejor desempeño de la logística en la región.

Ante todo, el análisis de los resultados presentes en el capítulo IV de la investigación, evidencia los retos estructurales que persisten en Centroamérica, que van desde aspectos sociopolíticos como: corrupción, desempleo, inseguridad, autoritarismo político, etc., hasta los económicos como: alto endeudamiento de los países de la región, crecientes déficit fiscal, entre otros. Si bien, estos retos son parte de los obstáculos que han dificultado y retrasado el buen desempeño y desarrollo de la logística del transporte terrestre en la región.

Por tanto, los retos políticos, económico y sociales tienen un fuerte impacto en el comercio de la región, pues los altos costos que representa la distribución y comercialización de las mercancías limitan su desarrollo y crecimiento económico de los países, ya que, al no tener los productos un canal adecuado en el transporte por carretera, las empresas se vuelven menos competitivas. No obstante, un avance en los retos presentes automáticamente se traduce en beneficios para una mejor facilitación del comercio, seguridad en el transporte de las mercancías, y optimización de los recursos y reducción de costos de producción, principalmente los logísticos.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El presente capítulo contiene las conclusiones y recomendaciones finales de la investigación, las cuales son de suma importancia pues, en este apartado se expresan de manera puntual y ordenada la síntesis de los hallazgos surgidos a lo largo de la investigación, además, de la calidad del análisis realizado. El principal fin de este capítulo es responder a la pregunta de investigación bajo la cual se desarrolló el proyecto.

En el caso de las conclusiones, reflejan lo investigado en el tema, así como los hechos más destacables que por tal deben ser resaltados de forma lógica, clara y coherente para así poder ligarlas con el propósito general de los objetivos planteados. Igualmente, las recomendaciones, se desprenden directamente de las conclusiones, y constituyen la parte final del informe, por lo que estas contendrán el cierre sustentado bajo un listado donde se hacen sugerencias sobre los principales factores que carecen de fuerza para la eficacia en el desarrollo de las cadenas logísticas en Centroamérica.

5.1. Conclusiones

El documento realizado ha estado orientado en los desafíos y oportunidades de las cadenas logísticas terrestres en Centroamérica. Por ello, a partir de las descripciones y análisis presentados en los capítulos previos, se describen las principales conclusiones sobre la situación actual del desempeño de la logística del transporte terrestre en la región.

A partir de lo desarrollado en la investigación se concluye que las cadenas logísticas amplían la gama de oportunidades pues son una herramienta que permite mejorar la competitividad y disminuir los costos. Sin embargo, en la región centroamericana, el avance en logística transporte terrestre, no ha sido de gran interés debido a que, persisten grandes problemas a la hora de distribuir y comercializar las mercancías de un lugar a otro.

Asimismo, son suficientemente conocidos los efectos virtuosos que genera el desarrollo de las cadenas logísticas sobre el crecimiento económico, no obstante, suele observarse como en Centroamérica el desarrollo de la logístico se ha visto interrumpido, debido a ineficiencia en el transporte terrestre que no ha evolucionado al mismo ritmo que la demanda de servicios. Tampoco ha sido eficaz el aumento en la calidad de infraestructura

disponible, situación que se su vez se convierte en un obstáculo al desarrollo económico y social futuro de las naciones.

Por su parte, las pequeñas y medianas empresas (PYMES) de la región se consideran elementos generadores de empleo, pues, constituyen la mayor parte del parque empresarial de los países de Centroamérica, sin embargo, se descubre que su participación en el Comercio intrarregional y extra regional se ve afectado por la ineficiencia que presentan la logística del transporte terrestres por carretera en Centroamérica.

Sumado a ello, la problemática en los retrasos y deficiencias presentes en el desarrollo de las PYMES centroamericanas conducen abordar tal situación de la logística con mayor precisión, debido a que el fomento de empresas individuales conlleva a la transferencia de esfuerzos y recursos extraterritoriales, es decir, el apoyo en una localidad incentiva a que las respectivas empresas trasladen actividades a otros territorios y aumenten la productividad a nivel regional.

Además, pese a los esfuerzos desarrollados y a las múltiples iniciativas regionales en materia de logística de transporte; las tareas y retos pendientes son muchos y se extienden desde el ámbito político, económico y social, generando afectación en la facilitación del transporte y comercio centroamericano, y en el cruce de fronteras debido a que, las demoras afectan la competitividad, desarrollo social y económico de los países de la región.

Algunos de los principales retos que se han logrado distinguir están relacionados con la infraestructura vial, los costos del transporte, la duración de los trayectos, los requerimientos de comercio y de transporte de carga, la confiabilidad del transporte de carga y las regulaciones de transporte y comercio. Todo ello, sumado a los retos políticos, económicos y sociales que enfrentan cada uno de los países centroamericanos forman parte del rezago que tiene la región en materia de logística de transporte terrestre, que dificultan el intercambio comercial de productos.

De igual manera, es pertinente destacar que, una mejora de los retos persistentes en las cadenas logísticas terrestres se convierte en oportunidades para que las empresas puedan dinamizar y facilitar el intercambio comercial en la región, considerando que la logística del transporte de las mercancías hacia el consumidor final se realizará de manera segura,

eficiente y rápida. Sumado a ello, la posición geográfica y estratégica de que tiene Centroamérica, un eslabón de alto valor para el movimiento de mercancías a nivel internacional.

Si bien, el transporte carretero es el modo de transporte dominante en la región, y participa en forma reiterada en las cadenas de valor, por lo que un eficiente desempeño en la logística del transporte, más allá de representar una oportunidad para las empresas exportadoras al reducir los costos de comercialización de los productos, satisface las necesidades de los clientes al obtener las mercancías en el momento solicitado. Sumado a ello, se está implementado una Política Marco Regional de Movilidad y Logística en Centroamérica con lo cual se espera se desarrolle una logística transporte más competitiva, confiable, segura y eficiente.

A pesar de que, los retos en logística de transporte terrestres son muchos, cabe decir que, también existen oportunidades para un buen desempeño logístico en la región, que se derivan a partir del Acuerdo sobre la Facilitación del Comercio del SIECA, donde a su vez se desprende el DUCA que trata de materializar la agilización de trámites aduaneros. Pese a ello, un proceso eficiente de las cadenas logísticas constituye una estrategia fundamental para aumentar la competitividad de las empresas de la región, e incrementar el crecimiento y desarrollo económico de los países centroamericanos.

Finalmente, como respuesta a la pregunta de investigación cabe decir que, los retos en logística terrestre en la región centroamericana, se dan principalmente, por la falta de infraestructura vial, poca seguridad de los camiones en tránsito, carencia de capacitación a los transportistas para el buen manejo de las mercancías, todo ello ocasiona, que los costos logísticos se incrementen, disminuya la competitividad de las pymes, y que el crecimiento y desarrollo económico se vea cada vez más limitado. No obstante, también surgen oportunidades pues, como se menciona en reiteradas ocasiones, la logística del transporte facilita la distribución, comercialización y entrega de las mercancías entre los países.

5.2. Recomendaciones

Las recomendaciones son parte importante de la investigación, ya que, están dirigidas a proporcionar sugerencias, a partir de los resultados adquiridos del tema en estudio. Por ello,

para la elaboración de estas, se procederá a realizar una recomendación para cada conclusión a fin de, brindar una contribución a la solución de los problemas relacionados a la logística del transporte terrestre en Centroamérica.

Dado el gran impacto positivo que, a nivel social y económico implica un buen desarrollo de las cadenas logísticas, es de gran necesidad integrar de forma más activa al sector privado en la formulación e implementación de planes y medidas que faciliten el transporte de las mercancías en la región, ya que un sistema de transporte eficiente es un aspecto clave en el crecimiento económico y la seguridad de un país.

Además, se recomienda al Gobierno de cada uno de los países centroamericanos establecer políticas públicas para mejorar los sistemas de supervisión de las mercancías en aduana, a fin de que no haya tanto trámite en el momento de pasar la mercancía de un país a otro. Así también, es esencial que se invierta en la modernización de las carreteras, zonas fronterizas y todo lo que involucra al sector de transporte de carga terrestre, para así facilitar el comercio en la región.

Igualmente, se recomienda a las instituciones tanto públicas como privadas, del Istmo centroamericano dar mayor seguimiento a la evolución y desempeño de las PYMES por medio de programas regionales que permitan mejorar su participación en los flujos comerciales como exportadores finales, o bien que logren aumentar su competitividad a partir de una distribución de los productos de manera eficiente y rápida.

Del mismo modo, se aconseja a las empresas de la región crear alianzas público-privadas con los operadores de servicios, para la implementación coordinada de acciones que mejoren la situación de los costos y con ello mejorar el nivel de servicio (en tiempo y costo) así como la facilitación de toda la cadena logística.

Asimismo, surge la necesidad que, los Gobiernos e instituciones destacadas en el área de Comercio Internacional, establezcan políticas integrales de seguridad que brinden información sobre los tipos de eventos delictivos, frecuencia de ocurrencia, grado de impacto, pérdidas estimadas, tipo de carga, modus operandi de los delincuentes, etc., de tal forma que los actores involucrados en el intercambio comercial (PYMES), tengan conocimiento de los riesgos que se enfrentan en el momento de distribuir y comercializar las mercancías.

Se sugiere, además, a las instituciones como la Organización Mundial del Comercio (OMC) y el Banco Mundial crear mayores fondos para que los operadores de servicios de transporte de mercancías por carretera brinden un servicio con vehículos más eficientes en consumos energéticos, y así reducir los costos y mitigar la huella carbono neutral. Sumado a ello, resulta esencial otorgar capacitación técnica a los transportistas, sobre el buen manejo de las mercancías, debido a que diariamente se pierden grandes cantidades de mercancías innecesariamente, a causa de la falta de asesoramiento en los transportistas.

De igual manera, el Gobierno de Costa Rica debe fortalecer la agilización de trámites, es de vital importancia unificar los trámites, pues, la cantidad de requisitos que se requieren para el paso por las aduanas retrasa las mercancías, haciendo del transporte terrestre un servicio más ineficiente; aunado a ello, se requiere la actualización y mejora de la infraestructura aduanera, es decir, que existan mecanismos especializados y con alta tecnología para la revisión de los productos que pasan por aduana.

Finalmente, es necesario, que los países centroamericanos fortalezcan el proceso de Integración a fin de, hacer frente de manera conjunta a los retos estructurales en materia de logística de transporte terrestre de la región, al mismo tiempo que la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) introduzca mecanismos o planes de acción que refuercen la seguridad en la logística transporte terrestre carretero, y se propongan políticas integrales de facilitación del comercio en la región, orientadas a brindar un mayor desempeño en la distribución de las mercancías, a partir de un transporte seguro, rápido, eficiente y con precios más baratos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abad, J., y Guerrero, P. (2013). Diagnóstico sobre el desempeño de los puertos y estudio de conectividad portuaria en Belice, Centroamérica y la República Dominicana. *Banco Interamericano de Desarrollo*. Recuperado de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Diagn%C3%B3stico-sobre-el-desempe%C3%B1o-de-los-puertos-y-estudio-de-conectividad-portuaria-en-Belice-Centroam%C3%A9rica-y-la-Rep%C3%ABlica-Dominicana.pdf>.
- Aguilar, A. (s/f). Participación ciudadana: una alternativa para la inclusión. *Mejores Guate*. Recuperado de http://www.mejoremosguate.org/cms/content/files/publicaciones/MG_-_Revista_Ed-08.pdf
- Alvear, A. (s/f). El Comercio Internacional desde sus inicios. *Economía y Finanzas Internacionales (EFI)*. Recuperado de <http://puceae.puce.edu.ec/efi/index.php/economia-internacional/12-teoria-clasica/214-inicios-del-comercio-internacional>.
- Amycos. (/s/f). Me pregunto, ¿Que es el Comercio Internacional? [Mensaje de un blog]. Recuperado de <http://amycos.org/admcms/wp-content/uploads/2012/04/162783EA-215E-95CD-86A4E3301F66E7A0.pdf>
- Arcia, M. (2018, 17 de Julio). Cadena Logística qué es y cómo funciona. *Entrepreneur*. Recuperado de <https://www.entrepreneur.com/article/316908>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (abril 2014). *Plan Nacional en Logística de Cargas – PNLog Costa Rica, 2014 – 2024*. Recuperado de https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/339d4e56-3e7c-49d8-abe77e122c9216ae/Plan_Logística_Cargas_CR.pdf?MOD=AJPERES.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2015). Infraestructura, Logística y Conectividad: Uniando a las Américas. BID. Recuperado de <file:///C:/Users/Alejandra/Downloads/Infraestructura-log%C3%ADstica-y-conectividad-Uniendo-a-las-Am%C3%A9ricas.pdf>

Ballesteros, M. (21 agosto 2016). Como la logística contribuye al desarrollo de la competitividad de una empresa. Fundación Universitaria los Libertadores. Bogotá D.C. Recuperado de <https://repository.libertadores.edu.co/bitstream/handle/11371/948/PlazasGilJuanCarlos.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Banco Mundial. (2013). ¿Por qué el transporte de mercancías es tan caro en Centroamérica? *Banco Mundial*. Recuperado de <http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2013/02/07/costos-del-transporte-en-centroamerica>.

Banco Mundial. (2013). Centroamérica, ampliando horizontes comerciales en busca de la diversificación. *Banco Mundial*. Recuperado de <http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2013/02/07/diversificacion-en-centroamerica>

Banco Mundial. (s/f). Honduras: panorama general. Recuperado de <https://www.bancomundial.org/es/country/honduras/overview#1>

Banco Mundial. (junio 2012). Transporte por carretera en América Central. Cinco explicaciones a altos costos de la prestación de servicios. *Banco Mundial*. Recuperado de <http://documents.worldbank.org/curated/en/558341468242387382/pdf/751000WP0Road000Box374299B00PUBLIC0.pdf>

Banco Mundial. (2013, 08 de febrero). Logística y transporte: gran camino por recorrer en Centroamérica. *Banco Mundial*. Recuperado de <http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2013/02/07/logistica-transporte-en-centroamerica>

Banco Mundial. (agosto 2014). ADN Económico de Guatemala. *Banco Mundial*. Recuperado de <http://onu.org.gt/wp-content/uploads/2016/04/adn-guatemala-BM.pdf>

Banco Mundial. (2018, 24 de julio). De las partes a los productos: por qué la logística comercial es importante. *Banco Mundial*. Recuperado de <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2018/07/24/from-parts-to-products-why-trade-logistics-matter>

Beato, N. (5 julio 2013). Cadena Logística. *Aduanas Digital*. Recuperado de <https://aduanasdigital.gob.do/2013/07/05/cadena-logistica/>

Bejarano, M. (15 abril, 2018). La logística es un sistema de enlace entre la producción y el consumidor. *El Nuevo Diario*. Recuperado de <https://www.elnuevodiario.com.ni/economia/461138-logistica-es-sistema-enlace-produccion-consumidor/>

Brosa, N & Kirby, C. (2011). La logística como factor de competitividad de las Pymes en las Américas. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Recuperado de <file:///C:/Users/Alejandra/Downloads/La-log%C3%ADstica-como-factor-de-competitividad-de-las-Pymes-en-las-Am%C3%A9ricas.pdf>

Business School. (s/f). Qué es logística y por qué se confunde con gestión de cadena de suministro. *OBS Business School*. Recuperado de <https://www.obs-edu.com/int/blog-investigacion/operaciones/que-es-logistica-y-por-que-se-confunde-con-gestion-de-cadena-de-suministro>

Bureau Veritas. (s/f). El Transporte, sector estratégico para el desarrollo global de la economía. [Mensaje en un blog]. Recuperado de <https://blogbvelearning.wordpress.com/2015/03/10/el-transporte-sector-estrategico-para-el-desarrollo-global-de-la-economia/>

Cano, M, Begoña, B, Enríquez, M & Molins, A. (febrero 2010). Logística aplicada al Comercio Internacional. *Escuela de Organización Industrial EOI*. Recuperado de <file:///C:/Users/Alejandra/Downloads/componente67164.pdf>

Canal, P, P. (24 julio 2015). Diferencias entre logística y cadena de suministros. *Gestiopolis*. Recuperado de <https://www.gestiopolis.com/diferencias-entre-logistica-y-cadena-de-suministros/>

Capital Financiero (junio 15, 2015). Logística y transporte en Panamá, avances y desafíos. *El Capital Financiero*. Recuperado de <https://elcapitalfinanciero.com/logistica-y-transporte-en-panama-avances-y-desafios/>

Chain, S. (29 setiembre 2016). Cadena logística VS cadena de suministro, no las confundas. *EAE Business School*. Recuperado de <https://retos-operaciones-logistica.eae.es/cadena-logistica-vs-cadena-de-suministro-no-las-confundas/>

Ceballos, L. (abril, 2012). Que es Comercio Internacional. *Comercio y Aduanas*. Recuperado de <http://www.comercioyaduanas.com.mx/comercioexterior/comercioexterioryaduanas/que-es-comercio-internacional/>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2018). Balance preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44326/122/BPE2018_Guatemala_es.pdf

Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL. (2 junio 2014). Centroamérica creció más que el conjunto de América Latina entre 1990 y 2011, pero las desigualdades persisten. *CEPAL*. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/noticias/centroamerica-crecio-mas-que-conjunto-america-latina-1990-2011-pero-desigualdades-persisten>

Correa, P. (2014). Generalidades del Comercio Internacional. Esumer, Institución Universitaria. Medellín Colombia. Recuperado de <https://colmayorbolivar.edu.co/files/generalidadesdecomerciointernacional.pdf>

Cruz, D. (06 marzo 2017). Centroamérica le debe mucho a las PYMES. *El Nuevo Diario*. Recuperado de <https://www.elnuevodiario.com.ni/economia/420831-centroamerica-le-debe-mucho-pymes/>

Cunha, B. & Jaramillo, F. (febrero 2013). Comercio y logística en Centroamérica. *Banco Mundial*. Recuperado de <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:r9RGa2aKPhcJ:documents.worldbank.org/curated/en/265051468213001929/751580SPANISH00ha0and0CF0Jaramillo.docx+&cd=5&hl=es-419&ct=clnk&gl=cr>

Dorta, G, P. (2013). Transporte y Logística Internacional. Universidad de las Palmas de Gran Canaria. Recuperado de https://www2.ulpgc.es/hege/almacen/download/7101/7101787/transporte_y_logistica_internacional_2013.pdf

EFE. (2014, 06 de marzo). Falta de competencia en transporte terrestre en Centroamérica duplica costos. *América Economía*. Recuperado de <https://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/falta-de-competencia-en-transporte-terrestre-en-centroamerica-duplica-costos>

EFE. (22 diciembre 2017). Guatemala el país cuya economía y pobreza crecen juntas. *Prensa Libre*. Recuperado de <https://www.prensalibre.com/economia/guatemala-el-pais-cuya-economia-y-pobreza-crecen-juntas/>

El Heraldo. (10 agosto 2016). Desafíos y oportunidades para las pymes en Honduras. El Heraldo. Recuperado de <https://www.elheraldo.hn/economia/988549-466/desaf%C3%ADos-y-oportunidades-para-las-pyme-en-honduras>

El Insignia. (8 noviembre de 2017). Historia del Comercio Internacional. [Mensaje de un blog]. Recuperado de <https://blog.elinsignia.com/2017/11/08/historia-del-comercio-internacional/>.

Eumed.net. (s/f). Enfoque cualitativo. *Enciclopedia virtual, Eumed*. Recuperado de http://www.eumed.net/tesis-doctorales/2012/mirm/enfoque_cualitativo.html

Felipe, M. (2007). *Guía para la gestión de las compañías de la logística como apoyo a la exportación de maquila de ropa*. (Tesis de posgrado). Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala.

Fernández, A, M. (s/f). Crisis, ajuste y pobreza en Centroamérica (1980-1992). Recuperado de [file:///C:/Users/Alejandra/Downloads/Dialnet-CrisisAjusteYPobrezaEnCentroamerica19801992-2937530%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Alejandra/Downloads/Dialnet-CrisisAjusteYPobrezaEnCentroamerica19801992-2937530%20(1).pdf)

Ficha País, Oficina de Información Diplomática. (marzo 2018). República de Honduras. Recuperado de http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/Honduras_FICHA%20PAIS.pd

Figuroa, E., & Granados, E. (2011). *La Gestión de las cadenas logísticas en el Salvador bajo la perspectiva de la Ley de Servicios Internacionales* (Tesis de maestría). Universidad de El Salvador Facultad Multidisciplinaria de Occidente. El Salvador.

Forbes. (2018, 20 de abril). 4 claves para mejorar la movilidad y la logística en Centroamérica. *Forbes Centroamérica*. Recuperado de <https://www.forbes.com.mx/4-claves-para-mejorar-la-movilidad-y-la-logistica-en-centroamerica/>

Gallego, J, y Junca, M. (s/f). Fuentes y servicios de información. Universidad Oberta de Catalunya. Recuperado de http://openaccess.uoc.edu/webapps/o2/bitstream/10609/241/5/Fuentes%20de%20informaci%C3%B3n%20I_M%20C3%B3dulo%201_Fuentes%20y%20servicios%20de%20informaci%C3%B3n.pdf

Gobierno de la República de El Salvador. (Julio, 2017). El desempeño logístico: marco actual. *El Salvador logístico*. Recuperado de https://www.transparencia.gob.sv/system/documents/documents/000/203/257/original/ES_LOGISTICO_El_desempeno_logistico_marco_actual2.pdf?1503589685

González, Y. (05 setiembre 2016). 4 datos económicos que debes conocer sobre Guatemala. *Expansión en Alianza*. Recuperado de <https://expansion.mx/economia/2015/09/04/4-datos-que-debes-conocer-sobre-guatemala>

González, M, J. (21 octubre de 2013). Centroamérica: cuesta arriba los costos de transporte y logística para el comercio. *El PAÍS*. Recuperado de https://elpais.com/internacional/2013/10/21/actualidad/1382367563_152124.html

Gutiérrez, M. (29 octubre 2018). Los desafíos de Centroamérica en infraestructura terrestre. *Forbes*. Recuperado de <https://www.forbes.com.mx/los-desafios-de-centroamerica-en-infraestructura-terrestre/>

Huesca, C. (2012). Comercio Internacional. Red Tercer Milenio S.C. Recuperado de http://www.aliat.org.mx/BibliotecasDigitales/economico_administrativo/Comercio_internacional.pdf

IEPALA. (s/f). Centroamérica El Salvador, Guatemala y Nicaragua. Contexto social. Recuperado de <http://iepala.es/cooperacion-al-desarrollo/donde-estamos/america-central-y-caribe/subregiones/convenio-regional-en-america/contexto/nicaragua/contexto-social-324/>

Inbound Logistics Latam. (16 junio de 2017). Logística, infraestructura y políticas públicas en los países de América del Sur y Centroamérica [Mensaje en un blog]. Recuperado de <http://www.il-latam.com/blog/projections/logistica-infraestructura-y-politicas-publicas-en-los-paises-de-america-del-sur-continuacion>

Jaical. (2010). La importancia del transporte en la logística y en la cadena de abastecimiento (SC). *Logistweb*. Recuperado de <https://logistweb.wordpress.com/2010/09/30/la-importancia-del-transporte-en-la-logistica-y-en-la-cadena-de-abastecimiento-scm/>

Kamp, R. (junio, 2006). PYMEs, competitividad y el CAFTA. *Encuentro*, XXXVIII (74), 53-68. Recuperado de <http://www.uca.edu.ni/2/images/Revista-Encuentro/Revistas/e74/art-5.pdf>

Loria, L, G. (2014). Implicaciones en infraestructura y transporte. Vigésimo primer informe estado de la nación en desarrollo humano sostenible. Recuperado de https://estadonacion.or.cr/files/biblioteca_virtual/021/ordenamiento/Loria_Infraestructura_y_movilidad.pdf

Martínez, G. (julio,2017). El Salvador Logístico, El desempeño logístico: marco actual. *Gobierno del Salvador, Unámonos para crecer*. Recuperado de https://www.transparencia.gob.sv/system/documents/documents/000/203/257/original/ES_LOGISTICO_El_desempeno_logistico_marco_actual2.pdf?1503589685.

Martínez, M., & Venot, C. (abril, 2016). *Plan Estratégico Nacional de Logística de Cargas – PENLOG Guatemala, 2015-2030*. Banco Interamericano de Desarrollo. Recuperado de <http://www.cutrigua.org.gt/wp-content/uploads/2018/08/Plan-Nacional-de-Log%C3%ADstica-2015-2032.pdf>.

Master Logística. (s/f). Operador logístico ¿una profesión con futuro?. Recuperado de <http://www.masterlogistica.es/operador-logistico/>

Meserón, S. (2 de diciembre 2007). Resumen de la historia de logística. [Mensaje en un blog]. Recuperado de <http://evoluciondelalogistica.blogspot.com/2007/12/resumen-de-la-historia-de-logstica.html>

Metodología de investigación. (8 de julio de 2010). Fuentes Primarias y Secundarias. [Mensaje en un blog]. Recuperado de <http://metodologiaeninvestigacion.blogspot.com/2010/07/fuentes-primarias-y-secundarias.html>.

Naciones Unidas. (s/f). El transporte en el Istmo Centroamericano. Publicación de Naciones Unidas. Recuperado de file:///C:/Users/Alejandra/Downloads/S5300044_es.pdf.

Neryett, C & Córdoba, D. (12 marzo, 2019). Situación actual del transporte terrestres de carga en Centroamérica y Panamá: Un reto por superar. *HubNews*. Recuperado de <https://www.hub.com.pa/situacion-actual-del-transporte-terrestre-de-carga-en-centroamerica-y-panama-un-reto-por-superar/>

Nuevo Diario. (6 marzo 2017). Inseguridad en el norte de Centroamérica afecta al transporte de carga. *Revista Summa*. Recuperado de <http://revistasumma.com/inseguridad-en-el-norte-de-centroamerica-afecta-al-transporte-de-carga/>

Organización de Naciones Unidas. (3 setiembre 1991). Evolución de la economía centroamericana, 1990. *Organización de las Naciones Unidas*. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/26930/LCmexL159_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Organización Naciones Unidas Guatemala. (s/f). Acerca de Guatemala. Recuperado de <https://onu.org.gt/acerca-de-guatemala/#>

Orozco, M. (diciembre 2006). Centroamérica: retos, conflictos y perspectivas en el siglo XXI. Recuperado de <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/icap/unpan026752.pdf>

Ortiz, A, A. (octubre, 2015). Comercio Exterior- Comercio Internacional. Recuperado de <http://files.danielortizayosa-legis>

com.webnode.es/20000007801c2802bc5/Comercio%20Exterior%20e%20internacional%20%20Diferencias%20Generales.pdf

Organización de las Naciones Unidas para la Educación la Ciencia y la Cultura UNESCO. (s/f). Cultura Guatemala. Recuperado de <http://unescoguatemala.org/cultura/>

Prom Perú. (2015). Perfil Logístico del sector Manufacturas a Nicaragua. *Servicios al exportador*. Recuperado de <http://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/696358741rad827AF.pdf>.

Quijada, V, H. (s/f). Evolución de la logística a través del tiempo. Recuperado de http://www.derecho.usmp.edu.pe/Itaest_Articulos_Estudiantiles/04-2012_Evolucion_de_la_logistica_a_traves_del_tiempo.pdf

Quintana, M, M. (26 de mayo 2018). Nicaragua, desesperada, grita por un cambio de Gobierno. *El Tiempo*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/mundo/latinoamerica/analisis-sobre-la-crisis-politica-y-social-en-nicaragua-222680>

Rodas, C, A. (7 abril 2019). La política y los problemas de país. *el Periódico*. Recuperado de <https://elperiodico.com.gt/opinion/2018/03/17/la-politica-y-los-problemas-de-pais/>

Rojas, R. (2014). La importancia del transporte en la cadena logística. *MBA & educación ejecutiva*. Recuperado de <https://mba.americaeconomia.com/indice/logistica>

Sabino. (2013). Marco Metodológico. Recuperado de <https://bianneygiraldo77.wordpress.com/category/capitulo-iii/>

Sánchez, J. (02 febrero). La importancia del comercio internacional: Una breve referencia descriptiva. *Centro Iberoamericano de Estudios Internacionales (IBEI)*. Recuperado de <http://www.fundacioncibei.org/la-importancia-del-comercio-internacional-una-breve-referencia-descriptiva/>

Sampieri, H., Fernández, C. & Baptista, L. (2006). Metodología de la investigación. Recuperado de https://investigar1.files.wordpress.com/2010/05/1033525612-mtis_sampieri_unidad_1-1.pdf

Santos, J, Muñoz, A, y Prieto, J. (s/f). Módulo 1. Logística. Universidad Nacional de Educación a Distancia UNED. Recuperado de https://www2.uned.es/experto-logistica-transporte-distribucion/tablon_13_14/AVANCE_TOMO1.pdf

Sarache, W, Granados, M & Cardona, A. (diciembre, 2007). Capítulo 2. Gestión del Transporte. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PUND). Recuperado de <http://www.bdigital.unal.edu.co/51418/7/9789584427540.pdf>

Silvestrini, M, y Vargas, J. (enero, 2008). Fuentes de Información Primarias, Secundarias y Terciarias. Recuperado de <http://ponce.inter.edu/cai/manuales/FUENTES-PRIMARIA.pdf>

Solís, L. (2015, 21 julio). Diagnóstico de las pymes en Centroamérica. *Revista Summa*. Recuperado de <http://revistasumma.com/diagnostico-de-las-pymes-en-centroamerica/>

Soto, E. (9 setiembre 2014). Costa Rica en deuda con desempeño logístico. *El Financiero*. Recuperado de <https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/costa-rica-en-deuda-con-desempeno-logistico/22H6P7PH5VDDLM4Q5O5R7TF4VY/story/>

Tamayo, M. (s/f). Tipos de Investigación. Recuperado de https://trabajodegradoucm.weebly.com/uploads/1/9/0/9/19098589/tipos_de_investigacion.pdf

Utel. (12 mayo 2017). Comercio internacional, desde el trueque hasta el E-Commerce. [Mensaje de un blog]. Recuperado de <https://www.utel.edu.mx/blog/menu-profesional/facultad-de-economia-y-administracion/comercio-internacional-desde-el-trueque-hasta-el-e-commerce/>

Zona logística. (2016). ¿Qué es un Operador Logístico? *Zona logística*. Recuperado de <https://www.zonalogistica.com/que-es-un-operador-logistico/>