LAS OPORTUNIDADES DEL COMERCIO INTRARREGIONAL EN EL MARCO DE LA INTEGRACIÓN CENTROAMERICANA

EDGAR JOSÉ CHAMORRO MARÍN
PEDRO MIGUEL PRADO CÓRDOVA
LUIS SAN JOSÉ

Guatemala, septiembre 2020

DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIÓN
Y CONSULTORÍA ECONÓMICA

LAS OPORTUNIDADES DEL COMERCIO INTRARREGIONAL EN EL MARCO DE LA INTEGRACIÓN CENTROAMERICANA

EDGAR JOSÉ CHAMORRO MARÍN
PEDRO MIGUEL PRADO CÓRDOVA
LUIS SAN JOSÉ

Guatemala, septiembre 2020

Asociación de Investigación y Estudios Sociales
Departamento de Investigación y Consultoría Económica
Las oportunidades del comercio intrarregional en el marco de la integración centroamericana / Edgar Chamorro Marín, Pedro Prado y Luis San José. - - - Guatemala: ASIES, 2020.

48 p.; 22 cm.

ISBN: 978-9929-603-33-2

1. COMERCIO INTRARREGIONAL. - 2. COMERCIO INTERNACIONAL. - 3. COMPETITIVIDAD. - 4. EMPLEO. - 5. COVID-19.- 6. INFRAESTRUCTURA ECONÓMICA. - 7. UNIONES ADUANERAS. - 8. INTEGRACIÓN REGIONAL. - 9. POLÍTICA ECONÓMICA. - 10. INTEGRACIÓN CENTROAMERICANA. - 11. TRIÁNGULO NORTE DE CENTROAMÉRICA. - 12. UNIÓN EUROPEA. - 13. ESTADOS UNIDOS. - 14. CENTROAMÉRICA. - 15. AMÉRICA CENTRAL. - i. Chamorro Marín, Edgar. - ii. Prado, Pedro. - iii. San José, Luis.

Departamento de Investigación y Consultoría Económica

Equipo técnico (coautores)
Edgar José Chamorro Marín
Pedro Miguel Prado Córdova
Luis San José

Equipo de investigación DICE
Luis San José
Sofía Domínguez
Fabián Juárez
Pedro Miguel Prado Córdova

Grupo editorial
Pablo Hurtado García
Ana Lucía Blas
Guisela Mayén
Liliana López Pineda
Ana María de Specher

Diagramación
Cesia Calderón

Impresión
Centro de Impresiones Gráficas
Septiembre. 2020

Asociación de Investigación y Estudios Sociales
Departamento de Investigación y Consultoría Económica
10ª. Calle 7-48, Zona 9, Guatemala Ciudad
Teléfono: 2201-6300
www.asies.org.gt asies@asies.org.gt

La publicación se realizó con la colaboración de la Fundación Konrad Adenauer de la República Federal de Alemania (KAS). El contenido de esta publicación es responsabilidad exclusiva de ASIES.
Se permite la reproducción total o parcial de este documento, siempre que se cite la fuente.

Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 3.0 Unported.

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

AdA	Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y Centroamérica
ASIES	Asociación de Investigación y Estudios Sociales
BCIE	Banco Centroamericano de Integración Económica
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
CAC	Consejo Agropecuario Centroamericano
CAFTA-DR	Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica, Estados Unidos y la República Dominicana
CECA	Comunidad Europea del Carbón y del Acero
CENPROMYPE	Centro Regional de Promoción de la MIPYME
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
COCATRAM	Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo
COMITRAN	Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica
COVID-19	Coronavirus disease 2019
FMI	Fondo Monetario Internacional
FYDUCA	Factura y Declaración Única Centroamericana
GAM	Gran Área Metropolitana
GCF	Gestión Coordinada de Fronteras
MCCA	Mercado Común Centroamericano
MINECO	Ministerio de Economía (Guatemala)
ODECA	Organización de Estados Centroamericanos
OMC	Organización Mundial de Comercio
PFI	Puestos fronterizos integrados
PIB	Producto Interno Bruto
PMRML	Política Marco Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica
PRONACOM	Programa Nacional de Competitividad (Guatemala)
REDINT	Red para el Desarrollo Sostenible y la Integración Centroamericana
SAT	Superintendencia de Administración tributaria (Guatemala)
SICA	Sistema de Integración Centroamericana
SIECA	Secretaría de Integración Económica Centroamericana
SITCA	Secretaría de Integración Turística Centroamericana
T-MEC	Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá
TNCA	Triángulo Norte de Centroamérica
USPA	Acuerdo Comercial entre Estados Unidos y Panamá, por sus siglas en inglés

ÍNDICE

Resumen ejecutivo 6
Introducción 7

Capítulo I.
El comercio internacional: lecciones aprendidas para Centroamérica 9

Capítulo II.
Comercio intrarregional de Centroamérica: fortalezas y debilidades 15

Capítulo III
Variables que influyen en la competitividad 20
Impuestos, aduanas y transporte. 22
Infraestructura, puertos y aeropuertos de carga 25
Situación actual del empelo (efectos esperados post-crisis del COVID 19). 29
Nuevas oportunidades para las cadenas de valor (Post-COVID 19). 32

Capítulo IV.
Aprovechamiento del comercio para dinamizar la economía y proveer mayores oportunidades. 33
Comercio entre el TNCA y Estados Unidos. 33
Comercio con la Unión Europea 37
Oportunidades laborales en el TNCA derivadas de la unión aduanera 42

Comentarios finales y recomendaciones de política económica 43

Referencias 47

RESUMEN EJECUTIVO

La crisis actual, provocada por la COVID-19, ha sacado a la superficie los grandes rezagos estructurales de nuestro país, tanto en materia social como económica. La situación se agrava porque a nivel internacional, en pleno siglo XXI, se han aglomerado hechos y circunstancias que hacen que la incertidumbre se adueñe de nuestro futuro.

Es un momento crucial en la historia de la humanidad. Cuando creíamos poseer el dominio de la ciencia, nos hemos visto obligados a reconocer que no estábamos preparados para lidiar con lo más esencial para nuestra especie: la preservación de la vida.

Han colapsado los sistemas de salud mundiales y las economías se suman en recesiones que se agudizarán conforme perdure la actual pandemia. En los países en vías de desarrollo, de complejas fragilidades económicas, sociales e institucionales, los efectos de esta crisis permanecerán visibles por largo tiempo, pues las debilidades sistémicas opondrían resistencias al cambio necesario de visión, en materia económica, de nuevos o renovados instrumentos de política económica, orientados a la recuperación del crecimiento y el desarrollo integral de los países.

Es dentro de este entorno que se ha elaborado el presente estudio. Es necesario que en nuestro país se realice una revisión de los instrumentos de política económica más efectivos para poder diseñar los escenarios disponibles más eficaces de actuación de las políticas públicas, involucrando en ello a los sectores privados, con miras a mitigar los efectos de la crisis a nivel económico y social.

A nivel macroeconómico se prevén serias repercusiones: reducción del PIB a tasas negativas; contracción de las exportaciones de bienes y servicios; balanza de pagos aumentando su déficit comercial; evidentes razones para prever una disminución de nuevas inversiones; desplome del turismo internacional y nacional; menor flujo de cooperación internacional, por citar algunas de las más importantes. En lo que atañe a las remesas internacionales, de mantenerse el comportamiento actual se puede prever que estas mantengan el dinamismo de años anteriores, debido al tipo de especialización de trabajo, como el sector agrícola, de la mano de obra guatemalteca.

En este orden de ideas, se ha identificado que la profundización de la integración regional podría ser un factor dinámico para la recuperación económica, en específico el espacio y dimensión del comercio intrarregional. Los países del Triángulo Norte de Centroamérica, que comparten problemas económicos y sociales, tienen suscritos recientes acuerdos para una Integración Profunda a través de la Unión Aduanera, plataforma más adecuada que el país puede fortalecer a corto plazo.

De eso trata específicamente este estudio, de potenciar las relaciones entre los países del TNCA y de cómo hacerlo.

INTRODUCCIÓN

Los países de Centroamérica perdieron dinamismo en su actividad económica durante 2018 y 2019, incluso uno de ellos, Nicaragua, observó tasas negativas de crecimiento del PIB (Producto Interno Bruto) Este comportamiento se ha transformado en la actualidad en una preocupación mayor, ante las repercusiones negativas sobre toda la actividad económica, provocadas por la crisis del coronavirus COVID-19. La conmoción a nivel mundial es profunda, proyectándose una disminución importante en la tasa de crecimiento económico y el empleo para 2020.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), estima que el impacto económico en Centroamérica (Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá), se verá reflejado en una caída de -6.2% del Producto Interno Bruto, afectando también la ya precaria tasa de empleo formal. (CEPAL, 2020). Congruente con lo anterior, desde 2015 el comercio extrarregional se ha visto ralentizado, proyectándose para el presente año una reducción importante, salvo que los precios de los bienes y servicios que Centroamérica exporta alcancen cotizaciones elevadas durante el segundo semestre del año, lo cual parece altamente improbable. El panorama no es nada alentador y se requiere, para una etapa de recuperación, ser innovadores en la búsqueda de opciones que permitan disminuir el impacto negativo de estos escenarios.

Tomando en consideración tanto los efectos de la crisis como el estancamiento de las exportaciones extrarregionales, es imprescindible para la región y para Guatemala en particular, buscar alternativas para el comercio de bienes y servicios que permitan mayores tasas de empleo y de crecimiento económico.

Contrario al comercio extrarregional, el comercio entre los países centroamericanos ha presentado un relativo dinamismo en los últimos años, principalmente en el llamado Triángulo Norte de Centroamérica (TNCA), comprendido por los países de Guatemala, El Salvador y Honduras. Es por estos datos y el escenario económico actual, que debemos plantearnos si el comercio intrarregional presenta las condiciones necesarias para dinamizar las economías centroamericanas.

Partiendo de esta información, es necesario indagar sobre los beneficios y posibilidades que podrían surgir de incentivar el comercio intrarregional, en términos también de poder avanzar sustantivamente en la agenda de integración económica y que esta constituya una herramienta de crecimiento económico y bienestar social de la región. Para cumplir con ese objetivo, el presente estudio "Las oportunidades del comercio intrarregional en el marco de la integración centroamericana", contiene cuatro capítulos, que van desde el análisis de las lecciones aprendidas para Centroamérica en materia de comercio internacional, sus fortalezas y debilidades, a las variables que influyen en su competitividad, hasta el análisis del aprovechamiento del comercio con socios importantes para dinamizar la economía y proveer mayores oportunidades. Posteriormente se presentan, a manera de conclusión, comentarios finales y recomendaciones de política económica.

Finalmente, debe indicarse que en el presente estudio se ha procurado realizar un análisis de tipo estructural, a partir de las tendencias registradas en los últimos años. Para ello, se han tomado las cifras estadísticas al año 2018, por ser definitivas, puesto que las de 2019, cuando las hay, son todavía preliminares. No obstante, siempre que ha sido posible se han utilizado estas últimas.

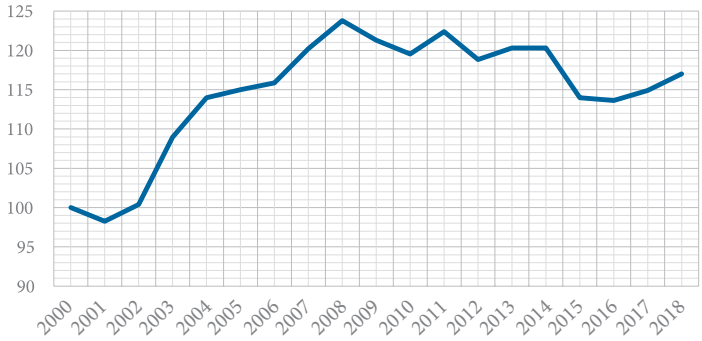
CAPÍTULO I
EL COMERCIO INTERNACIONAL: LECCIONES APRENDIDAS PARA CENTROAMÉRICA

Para analizar el comportamiento actual del comercio mundial y sus repercusiones para la región, es menester el estudio de sus principales dinámicas y características mostradas durante los últimos años. Lo primero a destacar es que se espera un pronunciado retroceso en el comercio global. En efecto, después de la desaceleración observada en 2019, para el presente año la Organización Mundial de Comercio (OMC) estima una reducción adicional de entre -13 y -32 por ciento, como consecuencia del desplome de la producción y la demanda mundial por efectos de la crisis causada por el coronavirus COVID-19 (OMC, 2019).

En adición, también han ganado fuerza las políticas comerciales proteccionistas, las cuales gradualmente se han incrementado desde el 2015. Así, entre 2018 y 2019, la OMC contabilizó la aplicación de 38 medidas restrictivas entre aranceles, cuotas e impuestos de importación, salvaguardias y derechos de exportación (OMC, s.f.). Es probable que en los próximos años tanto países industrializados como en vías de desarrollo, puedan hacer uso de este tipo de medidas restrictivas para nivelar su balanza comercial, incentivar su producción interna o simplemente cambiar de proveedores. Incluso, asistimos en estos momentos a un recrudecimiento de las tensiones comerciales Estados Unidos-China, lo que para algunos analistas se inscribe más en el área de la geopolítica que en lo estrictamente comercial, lo que adiciona otro factor de preocupación al intercambio.

Este comportamiento viene afectando las relaciones comerciales mundiales de diversas formas. Una de ellas es que el continuo incremento de las restricciones ha provocado una disminución en los términos de intercambio (ver gráfica 1), que habían mostrado un crecimiento sostenido en el período 2000 a 2008, para después decrecer hasta su punto más bajo en 2016. Es necesario también tener presente que existen diferentes tipos de restricciones al comercio que no son precisamente arancelarias[1].

Gráfica 1
Índice de intercambio comercial, 2000-2018 (en porcentajes)



Nota: elaborado con datos de Banco Mundial, 2018.

Según estimaciones del Fondo Monetario Internacional (FMI), el impacto será distinto en diferentes países y zonas económicas. A nivel mundial, este organismo proyecta una fuerte caída del PIB, causada principalmente por el detenimiento de las cadenas de suministros, la caída del comercio mundial y las medidas de contención para detener la propagación.

[1] Existe una diversidad de obstáculos no arancelarios, principalmente originados por trámites (licencias, normas de valoración, inspecciones) y por normas de origen (OMC, s.f.).

En este sentido, parecería incluso que el comercio internacional está siendo utilizado por algunos países como parte de una arena política y no solo económica, añadiéndole presiones adicionales y nuevas complejidades.

Esto ha conducido no solo a una afectación de los niveles del intercambio, sino también a una mayor incertidumbre en el comercio internacional, tal como lo consignó el informe de perspectivas económicas del (Banco Mundial, 2020), incertidumbre esta que se ha dimensionado aún más con la crisis causada por el coronavirus COVID-19, lo que afectará negativamente el crecimiento mundial.

Las nuevas realidades del comercio, en adición a los mayores grados de incertidumbre, indican que para Guatemala es momento de visualizar nuevos mercados, de poner en práctica nuevos métodos de acercamiento comercial, de proteger y, en su caso, buscar agentes alternativos en las cadenas de valor.

Es necesario profundizar el intercambio y la cooperación en el espacio integrado centroamericano, especialmente entre los países del Triángulo del Norte, al amparo del esquema de facilitación de comercio (Unión Aduanera) con Honduras y el Salvador.

Los principales socios de Centroamérica presentan escenarios negativos en el crecimiento, especialmente su principal socio comercial, los Estados Unidos, cuya menor actividad económica afectará fuertemente las economías de los países de la región. Para los países del TNCA, especialmente en Honduras y El Salvador, cabe también considerar un menor flujo de remesas, lo que profundizaría los niveles de pobreza y pobreza extrema. La CEPAL proyecta que la Zona Euro registrará un decremento de -8.7% en el PIB, pudiéndose esperar una menor demanda de productos de Centroamérica, principalmente de productos primarios, que son los principales de exportación hacia ese bloque.

Si bien los países con economías más avanzadas tendrán una disminución mayor en términos de actividad económica que las economías emergentes, es necesario entender que las primeras cuentan con diferentes herramientas de política económica, comercial y social que les permiten fortalecer su mercado interno y mitigar así las perturbaciones externas o ciclos económicos recesivos. Por lo general, los países emergentes cuentan con tasas de informalidad altas, débiles mercados internos y en ocasiones poco margen de acción en términos de política social. Esa es una de las principales razones del por qué una disminución del comercio internacional puede afectar significativamente la actividad económica de países como los de Centroamérica.

La Organización Mundial de Comercio (OMC) estima que todas las regiones sufrirán una disminución de dos dígitos en relación con las exportaciones, principalmente Asia y América del Norte. Es en estos últimos dos bloques geográficos en donde se encuentran los países que han incrementado sus restricciones arancelarias y no arancelarias, lo cual podría ser una clara señal de que el comercio mundial está cada vez más administrado, percibiéndose que el tema comercial es ahora más una materia geopolítica que económica.

Tabla 1
Previsión del impacto económico del coronavirus COVID-19 para 2020 (en porcentajes)

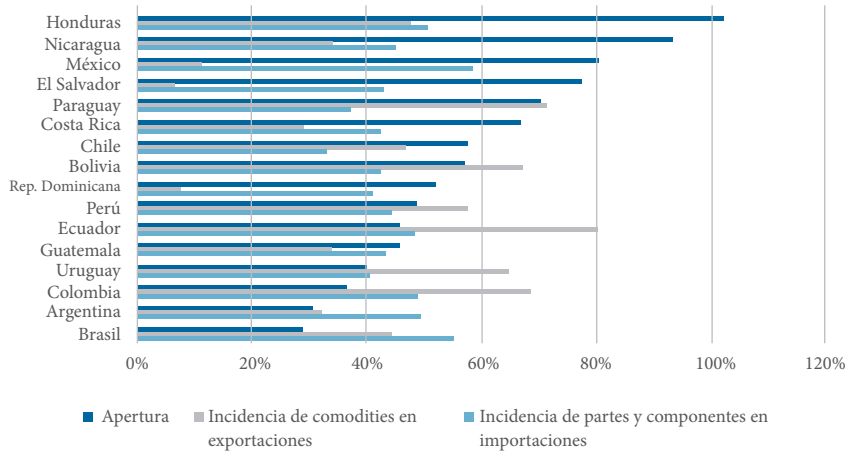
Zona Económica/País	Previsión crecimiento económico
Mundial	-5.2
Economías desarrolladas	-7.0
Economías emergentes	-1.6
Estados Unidos	-6.5
Zona del Euro	-8.7

Nota: adaptado de CEPAL,2020.

Los países centroamericanos registran altos coeficientes de apertura externa, siendo el de Guatemala el más bajo con alrededor de 45%, tal como lo muestra la Gráfica 2 del BID. Esto significa que, en teoría, Guatemala estaría relativamente menos expuesta ante la crisis actual, puesto que el primer canal de transmisión se verifica a través del comercio exterior. No obstante, para una visión más amplia se debe tomar en consideración la concurrencia de otros factores, tales como el flujo de las remesas del exterior, el acceso público y privado al financiamiento internacional y el apoyo de la cooperación internacional.

Asimismo, en la misma gráfica se observa un importante ejercicio sobre la fragilidad que tienen algunos países de América Latina ante perturbaciones en el comercio de bienes, pudiéndose ver que Honduras es quien tiene el mayor grado de apertura externa, seguido por Nicaragua, ambos en la franja de 80-100%. Por su parte, El Salvador y Costa Rica muestran también coeficientes altos entre 60-80%, mientras que Guatemala está entre 40-60%, lo que significa una menor exposición. El segundo indicador está asociado a la incidencia en las exportaciones de los productos naturales de bajo procesamiento y materias primas, donde los países centroamericanos tienen grados entre 40-60%, mientras que los más expuestos son los países productores de petróleo. El último indicador guarda relación con la incidencia de partes y componentes en importaciones, que tiene que ver con la exportación de bienes de capital, donde los países de Centroamérica se sitúan en la franja 20-40%.

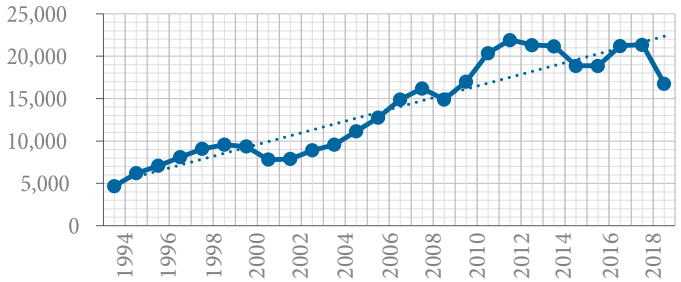
Gráfica 2
Exposición al shock externo en el comercio de bienes, 2017-2018*



* Apertura: exportaciones + importaciones de bienes y servicios en % del PIB. Incidencia de *commodities*: exportaciones de productos primarios y energéticos en % de las exportaciones totales. Incidencia de partes y componentes: exportaciones de bienes intermedios y piezas y componentes de bienes de capital en % de las exportaciones totales. Últimos años disponibles únicamente para países con disponibilidad inmediata y completa de datos. Países ordenados en función del coeficiente de apertura.

Nota: adaptado de BID (2020).

Gráfica 3
Centroamérica: Exportaciones extrarregionales, 1994-2018 (millones de US$)



Nota: elaborado con datos de SEC SIECA,2020.

En materia de las exportaciones centroamericanas hacia terceros, en la Gráfica 3 se aprecia un crecimiento paulatino entre 1994 y 2012; una caída durante la crisis del 2008-2009[2] y otra más profunda durante 2018 y 2019. En los últimos años las exportaciones

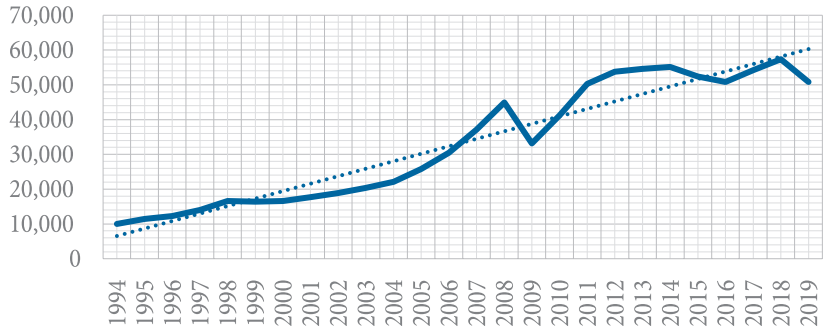
[2] Años de la crisis financiera que estalló en los Estados Unidos, relacionada al tema de las hipotecas Subprime (mercado de hipotecas de alto riesgo). Sus efectos rápidamente se hicieron sentir en el resto del mundo.

comenzaron a disminuir, acompañando la evolución mostrada por el comercio mundial.

En la Gráfica 4, se ve con claridad que las importaciones de la región han observado una tendencia histórica hacia el alza (línea punteada), agravando el déficit comercial, el cual, al finalizar el cuarto trimestre de 2019, se situó en US$ 40,428.5 millones, equivalentes a 15% del PIB regional (SIECA, 2018).

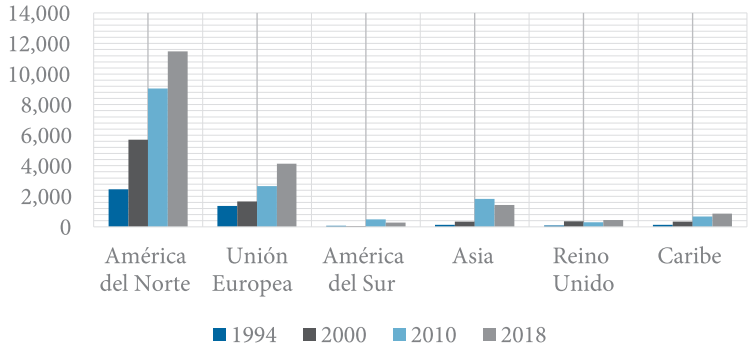
Siempre en materia de las exportaciones centroamericanas a terceros, se observa que los destinos principales, agrupados por bloque, son América del Norte (T-MEC) y la Unión Europea, que en conjunto significan poco más del 70% del total exportado. La Gráfica 5 muestra las exportaciones por bloques geográficos, todos relevantes para la región y con posibilidades de aumentar los flujos de comercio, caso de los Estados Unidos y sus controversias comerciales, las que de manera indirecta podrían favorecer a la región centroamericana con nuevas inversiones para exportación y la inclusión en nuevas cadenas internacionales de valor. Además, específicamente con la Unión Europea, por ser aún un mercado que si bien registró un crecimiento sostenido entre 2010-2014, es poco conocido para Centroamérica y de grandes posibilidades futuras, como veremos más adelante. Después están los mercados del Asia, especialmente China, Taiwán y Corea del Sur, también importantes y de rápido crecimiento en la región.

Gráfica 4
Centroamérica: Importaciones extrarregionales, 1994 - 2018
(millones de US$)



Nota: elaborados conforme datos de SEC SIECA,2020.

Gráfica 5
Exportaciones de Centroamérica por bloque geográfico, 1994 - 2018
(millones de US$ dólares)



Nota: elaborado con datos de (SEC SIECA, 2020).

Dentro de estos países se encuentra China, con la cual se ha incrementado el comercio en los últimos años, principalmente por el inicio de relaciones comerciales por parte de tres países del bloque centroamericano, Costa Rica en 2007, Panamá en 2017 y El Salvador en 2018. Cabe agregar que, conforme a cifras de SIECA, para el último trimestre de 2019, China se convirtió en el segundo proveedor de Centroamérica, con un 14.4% del total.

Asimismo, es posible observar un incremento sostenido, aunque aún de cifras modestas, de las exportaciones centroamericanas a los países del Caribe, lo que da pie para afirmar que es un área geográfica potencialmente importante para ser explorada por Centroamérica y especialmente por los países del TNCA. Con los países de América del Sur, si bien en los últimos años ha existido un incremento de comercio, principalmente con Colombia, país

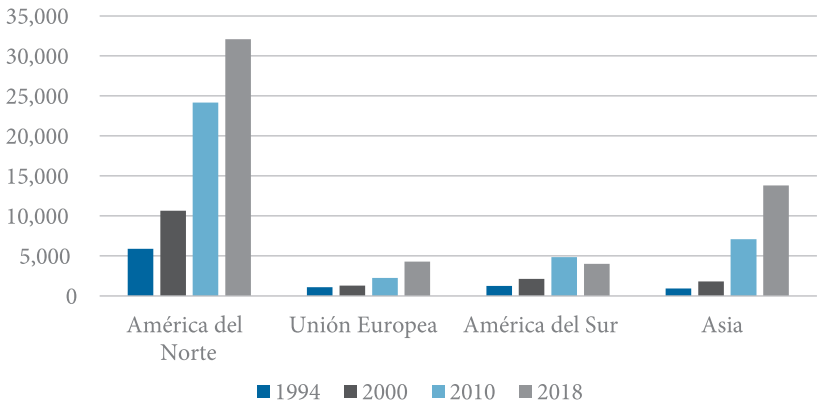
que además ha realizado fuertes inversiones privadas en la región, las perspectivas de aumentar el intercambio no son muy claras, debido, entre otros factores de no menor importancia, a las propias características de algunos países de dicho bloque, que en su gran mayoría son productores de "commodities", como el café, uno de los principales productos de exportación de la región centroamericana.

El comercio con el Reino Unido no es aún muy significativo, si bien las exportaciones de la región se han incrementado de manera constante en los últimos años, existen ya importantes medidas encaminadas para fortalecer este intercambio entre ambas regiones, al amparo del "Acuerdo de Asociación entre el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Centroamérica -AACRU-", suscrito en julio de 2019, cuya negociación se realizó con anterioridad a la salida del Reino Unido de la Unión Europea (Brexit). Es otra ventana de oportunidades que los países de Centroamérica deben aprovechar.

En materia de importaciones de terceros, nuevamente América del Norte aparece como el principal proveedor de la región, particularmente los Estados Unidos, con 41% del total comprado por la región en 2018. México y Canadá también son socios de mucha importancia para Centroamérica, baste saber que en 2018 las importaciones procedentes de México significaron 9.3% del total. En el caso de Canadá, el comercio recíproco presenta buenas perspectivas, aunque todavía está en una etapa inicial, en la cual ya existen cámaras de comercio específicas con Canadá en varios países del área (Guatemala, El Salvador y Honduras).

Los principales productos centroamericanos de exportación internacional son de origen primario: café y sucedáneos, bananos, plátanos, azúcar y frutas (dátiles, higos, piñas, aguacates, guayabas, mangos y mangostanes). No obstante, en los últimos años vienen subiendo en importancia los alimentos, bebidas y los instrumentos de medicina, cirugía, odontología y veterinaria.

Gráfica 6
Importaciones de Centroamérica por bloque geográfico, 1994 - 2018 (millones de US$ dólares)



Notas: elaborado con datos de (SEC SIECA, 2020).

El segundo bloque en importancia en las importaciones que realizan los países de Centroamérica es el de países asiáticos, con alrededor de US$15,000 millones. De ellos se adquieren principalmente aceites de petróleo, vehículos, medicamentos, teléfonos celulares, máquinas automáticas para procesamiento de datos, instrumentos de medicina en general y preparaciones alimenticias. China es el segundo país en importancia dentro del total de las importaciones regionales, con 13.4% en 2018. Para ese mismo año vino el 2.0% del total procedente del Japón y el 1.5% de Corea del Sur.

La Unión Europea ha mostrado un incremento constante en sus exportaciones a Centroamérica, significando en 2018 9.9% del total importado por la región. Los cinco principales productos importados de la Unión Europea

Es vital para Centroamérica el fortalecimiento y/o formación de cadenas de valor dentro de los propios países centroamericanos o con países geográficamente más cercanos con buena conectividad logística. Para el TNCA esto sería el refuerzo de un gran proyecto conjunto que dinamizaría el programa de Integración Profunda.

son: medicamentos; automóviles de turismo y para el transporte de personas; sangre humana, animal y antisueros; abonos minerales o químicos nitrogenados; y máquinas para lavar vajilla, tapar, etiquetar y empaquetar.

En el caso de América del Sur se observa un comportamiento contrario, pues las importaciones se han reducido, registrando en 2018 un nivel inferior al observado ocho años atrás (2010). Existen acuerdos comerciales bilaterales con varios países suramericanos, así como uno a nivel de región: el Tratado de Libre Comercio Chile-Centroamérica (1999) y uno con Colombia (2007) y los países del TNCA. Está en agenda una negociación con el Mercosur.

Los países de Centroamérica se encuentran ahora frente a nuevos desafíos que pueden impactar negativamente su comercio extrarregional, pues la crisis derivada del coronavirus COVID-19 ha causado una disminución en el crecimiento económico mundial. Las proyecciones negativas para el comercio, derivadas por la pandemia, se deben al posible efecto contagio por medio de las cadenas de suministro. Esta situación sugiere una limitación de insumos debido a los cierres parciales de las economías en el mundo, lo que puede causar un estancamiento en la cadena de producción mundial, en donde resalta la dependencia de las fábricas ubicadas en China (Fundación Libertad y Desarrollo, 2020).

El proceso de repatriación de las cadenas de valor no es de un día para otro, tarda años en consolidarse. La región puede adaptarse a las necesidades de los grandes productores y captar estas cadenas de producción relacionadas con manufactura ligera, líneas de ensamblaje y principalmente en servicios logísticos; sin embargo, es preciso, entre otros, realizar importantes cambios en las políticas públicas para lograrlo.

CAPÍTULO II
COMERCIO INTRARREGIONAL DE CENTROAMÉRICA: FORTALEZAS Y DEBILIDADES

A lo largo de su existencia, el comercio intrarregional ha desempeñado su función de sostenibilidad al ser un instrumento anticíclico de la política económica regional. El comercio intra centroamericano es valioso como articulador entre los mercados internos y hacia terceros países, lo que en los momentos actuales tiene una gran relevancia para -al amparo de la acumulación de origen regional- profundizar las cadenas de valor y al mismo tiempo aprovechar de manera más eficiente los mercados externos. Este enfoque bidireccional es estratégico ante la desaceleración de la economía mundial. La integración económica regional y en general el proceso de integración, con los cambios que sean menester, constituiría un valioso instrumento para facilitar y potenciar un mayor crecimiento y desarrollo para los países.

Esta opción se convierte en estratégica para el grupo de los países del TNCA, los cuales presentan grandes debilidades en términos ocupacionales, así como altas tasas de informalidad y desempleo. Solo en el caso de Guatemala la informalidad en 2019 significó el 22% del PIB, porcentaje que podría incrementarse de no tomar acciones que permitan incentivar una mayor actividad económica y a su vez generar más y mejores salarios.

La importancia relativa de las exportaciones de cada uno de los países al mercado intrarregional, respecto al total de sus exportaciones en 2018, fue de 42.6% para Guatemala; 52.8% El Salvador; 21.1% Honduras; 26.3% Nicaragua y 20.4% Costa Rica.

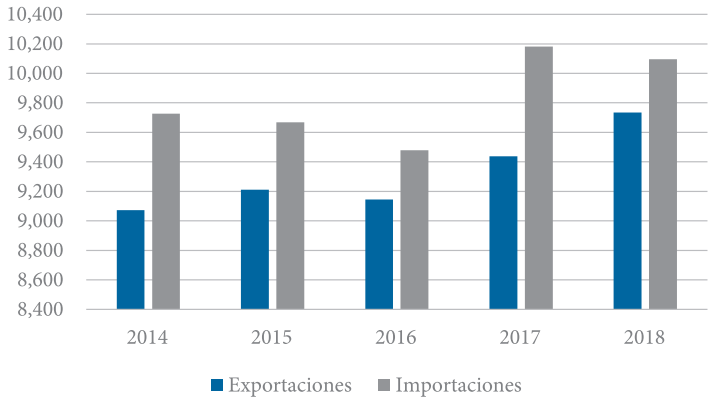
Derivado en parte por estas acciones, el comercio intrarregional, medido por las exportaciones, se incrementó hasta constituirse en el segundo mercado en importancia para las exportaciones centroamericanas. En 2018, el 23.8% de las exportaciones totales de Centroamérica se orientaron al comercio intrarregional. El Salvador es el país en donde esta relación es más importante, haciendo de este mercado su principal socio comercial.

A nivel intrarregional existe libre comercio para todos los productos originarios de los países centroamericanos, salvo, para todos los países, el café sin tostar y el azúcar de caña; y bilateralmente los siguientes: café tostado: Costa Rica con El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua; alcohol etílico, esté o no desnaturalizado: El Salvador con Honduras y Costa Rica; derivados del petróleo: Honduras-El Salvador, y bebidas alcohólicas destiladas: Honduras-El Salvador.

En los últimos años, las exportaciones intrarregionales han mantenido un buen ritmo, creciendo año a año, con excepción de 2016. No obstante, a partir de ese año, su comportamiento vuelve a dinamizarse, lo cual podría atribuirse a la entrada en vigor de la unión aduanera entre Guatemala y Honduras. Con la incorporación de El Salvador,[3] se

[3] El proceso de adhesión fue el siguiente: en noviembre de 2017 se aprobó el Convenio de Compatibilización de Tributos Internos; en julio de 2018, el Protocolo de Adhesión al Protocolo Habilitante para la Integración Profunda entre Guatemala y Honduras, fue ratificado por la Asamblea Legislativa de El Salvador, y en agosto de 2018 El Salvador depositó dicho Protocolo en la Secretaría del Sistema de Integración Centroamericana (SICA). Durante 2019 se realizaron cinco rondas técnicas del Proceso de Integración Profunda del Triángulo Norte.

Gráfica 7
Exportaciones e importaciones intrarregionales de Centroamérica, 2014 - 2018 (millones de US$ dólares)



Nota: elaborado según datos de (SEC SIECA, 2020).

Gráfica 8
Exportaciones intrarregionales, 2018 (en porcentajes)

Nota: elaborados conforme datos de SEC SIECA,2020.

amplió el área geográfica y con ello la conectividad y las perspectivas de ampliación de oportunidades.

Ahora el TNCA y su Integración Profunda son de vital importancia para el comercio en la región. La entrada en vigor de la unión aduanera representó un incremento en la actividad comercial.

Los principales productos de exportación a la región se mantienen con pocas variaciones desde el año 2000. En la Gráfica 8 se detallan estos bienes y su participación porcentual dentro del total.

Al revisar las exportaciones intrarregionales, se aprecia que, al contrario de las exportaciones extrarregionales, los productos comerciados dentro de Centroamérica no son de origen primario. En los últimos años los principales productos de exportación intrarregional son los medicamentos, preparaciones alimenticias y papel de uso doméstico; también se ha incrementado el comercio de las bebidas carbonatadas y productos de panadería, que antes no estaban incluidos dentro de la lista principal. Los productos de exportación intrarregional podrían representar una oportunidad muy grande no solo para los exportadores, sino también para las economías de los países en general. Son productos relacionados a la manufactura ligera, la cual, en condiciones favorables, sería capaz de ofrecer más y mejores empleos.

Tabla 2
Comercio intrarregional de CA, 2014 - 2018
(en millones de US$ dólares)

	2014		2015		2016		2017		2018	
País	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.
Honduras	1,063.7	1,984.3	1,028.8	2,014.5	984.1	2,027.6	1,025.7	2,127.7	1,126.4	2,321.6
El Salvador	1,815.4	1,995.9	1,923.9	2,004.1	1,899.3	1,951.5	2,071.5	1,988.9	2,087.8	2,133.2
Guatemala	2,863.9	1,516.4	2,866.7	1,605.5	2,830.2	1,596.9	3,045.1	1,649.4	2,907.5	1,753.9
Nicaragua	604.1	1,554.7	628.2	1,633.4	639.4	1,644.1	690.3	1,693.5	744.2	1,562.4
Panamá	1,305.2	1,046.2	1,146.5	1,014.4	1,059.5	975.3	1,168.5	1,019.1	1,016.5	993.1
Costa Rica	2,073.4	975.4	2,073.6	938.5	2,066.0	949.7	2,181.1	958.2	2,212.7	969.3
Total	**9,725.7**	**9,072.9**	**9,667.7**	**9,210.3**	**9,478.4**	**9,145.0**	**10,182.1**	**9,436.8**	**10,095.0**	**9,733.5**

Nota: elaborado con datos de (SEC SIECA, 2020).

Tabla 3
Centroamérica: Balanza comercial del comercio intrarregional, 2018* (en millones de US$ dólares)

País	Guatemala	Honduras	El Salvador	Nicaragua	Costa Rica	Panamá
Guatemala	-	-543.43	-304.81	-262.47	146.99	-189.84
Honduras	589.44	-	461.80	-96.91	278.48	-37.54
El Salvador	333.30	-247.97	-	25.88	53.36	-112.78
Nicaragua	321.61	71.72	131.98	-	308.78	-15.89
Costa Rica	-185.30	-336.82	-5.24	-300.27	-	-415.70
Panamá	-355.40	-94.28	59.46	18.18	348.63	-
Posición neta	703.65	-1,150.78	343.19	-615.59	1,136.25	-771.75

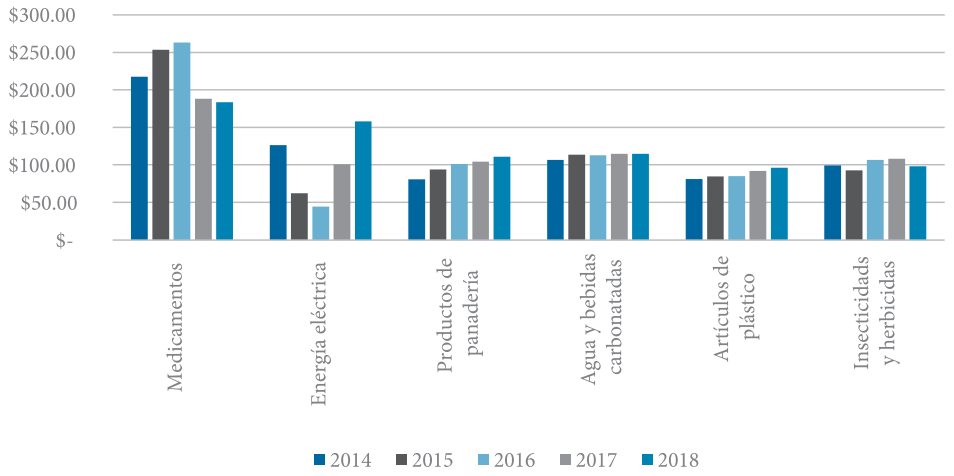
*: El eje horizontal representa el país que es evaluado y el vertical el país con el que se le compara. El color gris significa superávit y el celeste déficit.
Nota: elaborado con datos de SEC SIECA, 2020

Como se mencionó anteriormente, en los últimos años se observa una tendencia al alza en el intercambio comercial (ver Tabla 2). El promedio anual de crecimiento para la región, en términos de exportaciones intrarregionales, fue de 1.79%. Los países del TNCA incrementaron estas exportaciones a tasas promedio de 3.74% en Guatemala, 1.74% en El Salvador y 4.06% en Honduras. En cuanto las importaciones, el promedio de crecimiento anual de la región fue de 1.0%, mientras que los países del TNCA lo hicieron en 0.47% en Guatemala, 3.64% en el Salvador y 1.60% para el caso de Honduras.

Los comportamientos anteriormente mencionados inducen a pensar que los países del TNCA serían los más beneficiados de llevar a cabo los procesos de integración profunda. Al comparar los saldos de la balanza comercial, Guatemala posee un superávit comercial con los países del TNCA. Seguidamente El Salvador tiene un superávit sobre Honduras. Lo que indica que estos países pueden mejorar estos indicadores al facilitar el tránsito de mercancías y también hay espacio para mejorar las relaciones comerciales entre Nicaragua y el TNCA.

La tabla anterior presenta los resultados del comercio intrarregional en el 2018. Los países superavitarios, en orden de importancia, fueron Costa Rica, Guatemala y El Salvador, mientras

Gráfica 9
Principales productos de exportación de Guatemala a Centroamérica, 2014 - 2018
(en millones de US$ dólares)



Nota: elaborados conforme datos de (SEC SIECA, 2020)

Cuadro N°1
Beneficios de la Unión Aduanera e incorporación de El Salvador

Beneficio Unión Guatemala-Honduras	
10 aduanas periféricas	El Carmen, Tecún Umán, Puerto Quetzal, Santo Tomás de Castilla, Puerto Cortés, La Fraternidad, El Guasaule, El Amatillo y La Meza.
3 puestos fronterizos integrados	Corinto, Florido y Agua Caliente.
Libre tránsito con unión aduanera	75% de libre circulación sin importancia de origen. 98% de armonización arancelaria. Armonización de requisitos sanitarios.
Excepciones	Existen únicamente 38 productos que deben cumplir diferentes controles. El azúcar y el café no gozan de libre comercio.
Con la incorporación de El Salvador	
Territorio y población	242,422 km2 de territorio con una población de 31.2 millones de habitantes.
PIB	equivalente al 48.1% del PIB (2019) de CA.
Comercio	Volumen comerciado de aproximadamente USD.6,208.2 millones, siendo el 69.6% del comercio de CA.

Nota: adaptado con datos de (SEC SIECA, 2020)

que los deficitarios Honduras, Panamá y Nicaragua. En los países del TNCA, Guatemala tiene superávit con los otros dos países; El Salvador es superavitario con Honduras y deficitario con Guatemala, y Honduras presenta saldos negativos con los otros dos países.

Se ha considerado del caso incluir en este estudio los más importantes productos de exportación de Guatemala al mercado intrarregional, dentro de los cuales consta la venta de energía eléctrica, gracias al programa de interconexión eléctrica regional.[4]

En el Cuadro 1 se muestran, los beneficios obtenidos luego de la suscripción de la unión aduanera entre Guatemala y Honduras. Adicionalmente, los que se agregarían al incorporarse El Salvador.

Ante los impactos negativos para la región por la difícil coyuntura de salud, económica y social por causa de la pandemia COVID-19, es necesario que los países de Centroamérica en conjunto, y los países del TNCA, se preparen y avancen en una agenda de recuperación y fortalecimiento de la integración, estableciendo las alianzas público-privadas que sea menester, incluyendo a los tanques de pensamiento. Una tarea inmediata es la de buscar alternativas para la identificación y repatriación de las cadenas de valor. Es también imprescindible enfocarse en la competitividad de la región.

La productividad es uno de los pilares de la competitividad. Mayores niveles de productividad permiten mejores remuneraciones. Sobre este particular, un reciente estudio de la OCDE advierte sobre lo que denomina "trampa de la productividad" que es la persistencia de baja productividad en países de América Latina y el Caribe (ALC), concentrándose las exportaciones en el sector primario.

Los bajos niveles de sofisticación crean una estructura exportadora que no genera encadenamientos con el resto de la economía doméstica, y que presenta fuertes barreras de entrada para otros agentes económicos, dada la naturaleza capital intensiva de este tipo de exportaciones. Esto hace que sea difícil para las MiPymes, que predominan en ALC, conectarse con los mercados internacionales, y debilita la participación en las cadenas globales de valor (CGV). Esta pobre inserción internacional lleva a bajos niveles de adopción de tecnología y pocos incentivos para invertir en capacidades productivas, limitando la competitividad y haciendo que sea aún más complejo conectarse con la economía global (OCDE et al., 2019).

[4] El Tratado Marco del Mercado Eléctrico de América Central, fue suscrito en 1996 por Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá. Existe además la interconexión eléctrica bilateral entre Guatemala y México, que entró en operaciones en 2010. Actualmente se analiza la interconexión eléctrica Panamá-Colombia, habiéndose suscrito entre ambos países un acuerdo, en mayo de 2019, para el desarrollo de este proyecto.

CAPÍTULO III
VARIABLES QUE INFLUYEN EN LA COMPETITIVIDAD

El Informe de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, evalúa las políticas, los factores económicos y las condiciones institucionales de cada país, con indicadores en cada uno de los 12 pilares establecidos, como se muestra a continuación:

Cuadro N°2
Pilares e indicadores de competitividad

Pilares	Indicadores
Entorno institucional	a) Grado de transparencia de los presupuestos estatales. b) Grado de empresas auditadas externamente.
Infraestructuras	a) Eficiencia del transporte por tierra. b) Ratio de la electrificación* c) Calidad de la infraestructura ferroviaria.
Ambiente macroeconómico	a) Deuda del Gobierno. b) Inflación. c) Ratio crediticia del país.
Salud y educación primaria	a) Expectativa de vida. b) Tasa de matriculación de educación primaria.
Educación superior y especializada	a) Tasa de matriculaciones universitarias. b) Grado de inversión en formación a los trabajadores de las empresas.
Eficiencia de los mercados	a) Número de procedimientos necesarios para crear un negocio. b) Grado de sofisticación de los compradores.
Eficiencia del mercado laboral	a) Salarios y productividad. b) Políticas laborales para la contratación y despido. c) Porcentaje de mujeres trabajadoras.
Desarrollo del mercado financiero	a) Grado de financiación a las pequeñas y medianas empresas. b) Ratio de liquidez de los bancos.
Adaptación tecnológica	a) Disposición de las últimas tecnologías. b) Tasa de adopción tecnológica por parte de las empresas.
Tamaño del mercado	a) Tamaño del mercado interno. b) Tamaño del mercado externo.
Sofisticación de los negocios	a) Calidad y cantidad de proveedores. b) Sofisticación del proceso productivo.
Innovación	a) Inversión de las empresas privadas en I+D. b) Capacidad de innovación.

*Ratio: razón, relación binaria.
Nota: adaptado con datos de Competitividad y Estrategia , s.f.

Dicho Informe, edición 2019, indica que exceptuando a Honduras, que mantuvo el mismo puesto, el resto de los países centroamericanos sufrió en general una baja en su importancia relativa entre los 141 países analizados:

Las diferencias regionales son marcadas. Costa Rica, que ostenta el lugar menos deficiente, está 26 puestos por delante de Guatemala y 45 más que en el caso de Nicaragua. ¿Este indicador muestra cuáles son los países centroamericanos que tienen mayor facilidad para aumentar sus exportaciones? Muy difícilmente. La posibilidad para dinamizar el comercio exterior depende de un cúmulo de factores de gran complejidad, institucionales, económicos y sociales, siendo la competitividad uno de los más importantes. Sobre este particular, la CEPAL dice que:

> La competitividad puede analizarse desde dos perspectivas. En primer lugar, como un conjunto de factores que determinan el nivel de productividad y, segundo, como un determinante del incremento sostenido del bienestar de las personas. A partir de estas perspectivas, la competitividad regional puede definirse como la administración de recursos y capacidades para incrementar sostenidamente la productividad empresarial y el bienestar de la población de la región (CEPAL, 2010).

Tabla 4
Posiciones de los países de Centroamérica en Competitividad, 2018 y 2019

	2018	2019
Costa Rica	55	62
Panamá	64	66
Guatemala	96	98
Honduras	101	101
El Salvador	98	103
Nicaragua	104	109

Nota: elaborado con datos de Foro Económico Mundial, 2016.

Las ventajas competitivas pueden ser de mayor utilidad si son implementadas en el marco de la integración centroamericana, donde existen ya importantes esfuerzos conjuntos. Por ejemplo, actualmente el TNCA está en proceso de completar la unión aduanera, permitiendo un libre tránsito de mercancías en dichos territorios. Con la crisis provocada por el coronavirus COVID-19, para poder avanzar en el siguiente nivel de integración se hace necesario evaluar primero sus efectos en sectores claves como la infraestructura, y a su vez analizar las oportunidades que poco a poco se irán presentando.

Del análisis a profundidad de cada uno de los doce pilares contemplados en el Índice, surgen temas específicos, prácticas y procedimientos que se deberán cambiar o fortalecer para lograr una mayor competitividad, lo que mejorará el posicionamiento de los países en el indicador antes señalado, lo que permitirá ser más atractivos en términos de inversión y clima de negocios, tan necesario para la creación de empleo y dar avances en términos de desarrollo.

Ante la incertidumbre actual, una mayor competitividad es un tema clave, estratégico, para la región. Como se ha mencionado anteriormente, el riesgo de volver a una agenda proteccionista representa un gran desafío para nuestros países. Los enfoques deben estar orientados en la búsqueda de nuevos mercados y fortalecer el comercio regional, particularmente entre los países del Triángulo del Norte, los que, por una parte, comparten fronteras y fenómenos sociales comunes y, por la otra, avances en las negociaciones y operatividad de una zona perfeccionada de libre comercio, bajo la figura de Unión Aduanera. Será muy importante para ello, conocer la situación actual en términos de infraestructura y logística.

Tabla 5
Posición de los países de CA en el índice Doing Bussines, 2020

País	Ranking Global	Manejo de permisos de construcción	Obtención de electricidad	Pago de impuestos	Comercio transfronterizo
Costa Rica	74	8	1	3	7
Panamá	86	13	5	29	2
El Salvador	91	28	11	4	1
Guatemala	96	17	3	10	9
Honduras	133	26	28	27	23
Nicaragua	142	31	24	25	10

Nota: elaborado según datos de Banco Mundial (a), 2020.

Centroamérica cuenta con diferentes herramientas y convenios[5] que se refieren al tema de la inversión en infraestructura competitiva. Es de vital importancia que también estas intervenciones estén alineadas a una infraestructura resiliente y sostenible que permita tener un acceso a diversos tipos de mercados, puestos de trabajo, formación e información. Entonces, lo que planteamos es un mapeo de diferentes factores que influyen en la competitividad, tanto en infraestructura como en otros pilares del índice del Foro Económico Mundial.

IMPUESTOS, ADUANAS Y TRANSPORTE

Un valioso indicador para analizar factores de competitividad a nivel microeconómico es el Doing Business del Banco Mundial, que considera las regulaciones que afectan doce áreas del ciclo de vida de las empresas de 190 economías en el mundo. La última medición es la del 2020, con datos actualizados al 1 de mayo del año anterior.

La tabla 5 muestra el posicionamiento de los países de la región para indicadores parciales seleccionados: primero el puesto global entre los 190 países (entre más bajo es más competitivo) y, segundo, indicadores específicos dentro del grupo de Latinoamérica y el Caribe. En Centroamérica, el puesto más alto (74) le corresponde a Costa Rica, y el más bajo (142) a Nicaragua.

El tema del pago de impuestos es de una medición interesante en esta metodología, pues no se basa únicamente en la cantidad monetaria de impuestos a pagar, sino que considera otro tipo de factores como lo son la facilidad de pago, cantidad de pagos anuales, intermediarios en el pago, tiempos de devolución de los impuestos que sean aplicables y otros de índole fiscal. En este aspecto, las calificaciones de los países de la región tienen punteos medios y altos. Sin embargo, sería necesario conocer si la facilidad y cantidad de pagos de impuestos son lo suficientemente ágiles y entendibles. Algunos temas, como la devolución del crédito fiscal, para el caso de Guatemala, también deben de ser tomados en cuenta, pues en ocasiones las devoluciones son lentas y esto limita la liquidez de algunas empresas y, por ende, el tiempo de reinversión.

Otro aspecto que quisiéramos destacar es el del comercio transfronterizo. En este eje se evalúan los aspectos relacionados tanto a logística como tiempos de embalaje, transporte interno y costos. Los países centroamericanos se encuentran en rangos bastante aceptables. La unión aduanera para los países del triángulo del TNCA, será altamente beneficiosa para mejorar las calificaciones de estos países. Podemos concluir que existen positivos avances en la región, en buena parte gracias a los acuerdos adoptados dentro de la integración económica.

[5] Los Protocolos de Guatemala y Honduras contemplan estas intervenciones en un marco de coordinación regional.

Por otra parte, en el comercio con terceros puede observarse que las barreras arancelarias han disminuido gradualmente en los últimos años, pues la mayoría de las exportaciones e importaciones son manejadas bajo distintos tratados comerciales negociados en bloque, aunque algunos de estos tratados fueron inicialmente realizados de manera unilateral, provocando la desalineación del arancel externo común. Refiriéndose a lo anterior, la CEPAL indica que:

> No obstante, los países, basándose en el principio de gradualidad y flexibilidad, dieron mayor importancia a su política de apertura comercial bilateral que a la regional, lo que propició la adopción de calendarios de desgravación nacionales acordes con los distintos tratados comerciales firmados (CEPAL, 2017).

En el caso de barreras no arancelarias, tiene especial importancia la aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias, ya que son un tema clave en los diversos tratados realizados. En el DR-CAFTA se autorizó a que cada país estableciese sus propias normas, pero creándose un Comité ad-hoc. Por otra parte, en el Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y Centroamérica (AdA), se consignó expresamente (parágrafo f, del artículo 140 del capítulo 5), que se aplicará progresivamente el enfoque de región a región en el comercio de mercancías sujetas a este tipo de medidas.

> No existe en la integración regional un sistema único de Infraestructura de la Calidad, que aglomere la Acreditación, Metrología, Normalización y Evaluación de la Conformidad.

> Sobre este particular, una propuesta regional realizada por SIECA/PRACAMS (Programa Regional de Apoyo a la Calidad y a la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias en Centroamérica, 2010-2017), dice que:
>
> En la región, los asuntos de la Calidad atañen básicamente a los sectores exportadores como parte del tema de Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC). Tanto a nivel regional como nacional, la Infraestructura de la Calidad debe ser dentro de alianzas público-privadas, con criterios de eficacia y eficiencia. Sobre este particular, la experiencia obtenida en otros esquemas de integración demuestra que ésta es la visión más funcional, operativa y eficaz (Chamorro Marín, 2016).

Problemas como el acaecido en mayo del presente año (2020), por causa del coronavirus COVID-19, que se manifestó en el cierre de las fronteras costarricenses al ingreso de pilotos de otros países que conducían productos de origen regional, no solo provocó medidas de reciprocidad, sino que hizo ver en la práctica el elevado costo, problemática política y limitaciones que causan la ausencia de un sistema único para la Infraestructura de la Calidad en Centroamérica[6].

La Unión Aduanera en Centroamérica es un objetivo que data de la primera etapa del proceso de integración, década de los años 60. Ha sido entonces

[6] Un reciente estudio realizado por el Comité Consultivo de la Integración Económica (CCIE), señala que las medidas implementadas: "no sólo afectaron la integración regional sino también la competitividad de nuestros países por los incrementos de costos, tiempos, las dificultades tanto de abastecimiento de insumos como del producto terminado en el mercado y la utilización de mecanismos de transporte alternos, que resultan más costosos que el transporte terrestre" (Gamarro, 2020).

un objetivo recurrente a través del tiempo, pero no es sino hasta en estos últimos años que se han realizado avances significativos que es preciso mencionar. En el mes de junio de 2017, se inició lo que se ha denominado como el "Proceso de Integración Profunda" entre Guatemala y Honduras. Posteriormente, en agosto de 2018, se celebró la reunión de Corinto, Honduras, con la participación de los tres presidentes de los países del triángulo del norte. La declaración, conocida como la "Declaración de Corinto", alude a una serie de resultados positivos que se han logrado en la primera fase de implementación de este proceso, los cuales se enumeran a continuación:

a. Reducción de los tiempos de paso de fronteras a 15 minutos, para mercancías en libre circulación haciendo referencia a mediciones del Banco Mundial.

b. Simplificación de trámites sanitarios a través del sistema informático denominado de Notificaciones de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF).

c. Implementación de un régimen de prechequeo migratorio para los pilotos o conductores de las unidades de transporte.

d. Implementación de puestos fronterizos integrados (PFI), respecto a estos, la Declaración de Corinto señala que en los mismos funcionan las autoridades aduaneras, de agricultura, tributarias y migratorias tanto de Honduras como de Guatemala.

e. Implementación de la Plataforma Informática Comunitaria que se utiliza para la transmisión de lo que se conoce como la Factura y Declaración Única Centroamericana (FYDUCA) y de las notificaciones MSF.

f. Finalmente, se señala dentro de los resultados positivos, la modernización de infraestructura de los puestos fronterizos integrados.

Se viene consolidando el proceso de Unión Aduanera de los países del TNCA, el cual abre una oportunidad para el crecimiento económico y bienestar social, lo que en el contexto de crisis económica ocasionado por la COVID-19, representa la posibilidad de fortalecer el proceso de recuperación de las economías de los países de esta subregión.

Continuar con este proceso de integración profunda para los países del TNCA representaría un incremento en la productividad de la región y sería una ventana de oportunidades para sus ciudadanos. Las mejoras técnicas implementadas en este proceso como el prechequeo migratorio y la armonización arancelaria, son muy importantes para mejorar la competitividad en la región. Además, conforme a los resultados del Estudio de Tiempos de Despacho, se estima que el despacho terrestre de una mercancía en Guatemala lleva un tiempo promedio de 10.1 horas (Superintendencia de Administración Tributaria, SAT, 2020). Esto evidencia la importancia de continuar con los esfuerzos de integración en la región.

Actualmente, El Salvador ya inició el proceso de adhesión al sistema de Integración Profunda del TNCA[7], con lo cual se estaría contando con 12 puestos fronterizos integrados y 12 aduanas periféricas. Este nuevo proceso significa una gran ventana de oportunidades para mejorar en términos macroeconómicos y sociales. Los países del TNCA representan el 48.1% del PIB de Centroamérica y un mercado de 31.9 millones de habitantes, lo que posicionaría a estos países como una economía importante dentro de América Latina (Ministerio de Economía, Guatemala, 2019).

De acuerdo con información obtenida del Ministerio de Economía de Guatemala (MINECO), para finales del 2018 el comercio entre este país y Honduras se había incrementado en 7.1%, equivalente a US$ 970.4 millones, monto integrado por US$ 793.6 millones

[7] Esta adhesión al proceso de integración profunda se dio el 20 de noviembre del año 2018 (Ministerio de Economía, Guatemala, 2019).

La infraestructura es un factor primario para la competitividad. Apoya el desarrollo de los factores de producción. Facilita la obtención de insumos y la comercialización de bienes y servicios. Amplía la dimensión de los mercados y mejora las condiciones para el desarrollo integrado.

de exportaciones de Guatemala y US$ 176.9 millones de exportaciones de Honduras. Con relación a los avances, también son evidentes en materia de transporte. Al mes de enero de 2019, la misma fuente informó que se habían reducido los tiempos de tránsito de las mercancías de 55 horas promedio a 6 horas, y que además también se redujeron los pasos a seguir, de 27 a solamente 6 pasos a la fecha comentada.

Es importante mencionar que los primeros resultados positivos obtenidos de la integración aduanera, especialmente con Honduras, van en sintonía con los avances esperados en la Política Nacional de Competitividad de Guatemala en materia de infraestructura. En ese sentido, el resultado identificado como B7 en esa política, apunta lo siguiente: "Existencia y mantenimiento de la Red Multimodal de Infraestructura que organiza la conectividad interregional e intrarregional y permite la movilización de personas, mercancías, capitales y conocimientos bajo una lógica productiva" (PRONACOM, 2018).

Aunque lo inicialmente alcanzado con la Unión Aduanera en los países del TNCA se pueda haber reducido por efecto de la pandemia, existe evidencia positiva de los pasos que se han dado. Es necesario fortalecer este proceso como parte de las medidas para la recuperación económica de esta subregión. En este sentido, es necesario redoblar los esfuerzos para concretar las acciones que permitan mejorar la competitividad de la región, incentivar el comercio intrarregional y poder presentar una alternativa logística, productiva y comercial para el mundo. La situación actual está poniendo en peligro el fortalecimiento de la conectividad comercial de la región TNCA, aunado a la caída de la demanda agregada. Por otra parte, las medidas adoptadas para evitar la propagación de la COVID-19 han generado un problema de "bucle"[8] entre la oferta y demanda agregada.

[8] El efecto "bucle" se produce cuando la oferta de ciertos productos y servicios disminuye, en este caso, por las medidas de confinamiento. Los sectores más afectados reducen su disposición de mano de obra y esta caída de ingresos en las familias causa que se restrinja la demanda agregada (total de bienes y servicios que son demandados a un nivel determinado de precios), en un definido periodo.

INFRAESTRUCTURA, PUERTOS Y AEROPUERTOS DE CARGA

La infraestructura productiva es un elemento fundamental para elevar la competitividad de los países. El tema es amplio, incluye puertos, aeropuertos, carreteras y caminos vecinales, entre otros. La intervención del Estado es fundamental, en especial por el tema de la inversión pública, aunque también deben considerarse oportunidades de inversión en el marco de las alianzas público-privadas. En un sentido amplio, la infraestructura es un instrumento para lograr la generación de condiciones que favorecen el desarrollo de las personas y mercados, propiciando la conectividad y accesibilidad del territorio, la productividad global y el bienestar de la población. Además, impacta decisivamente en los costos de las empresas.

Un territorio, como es el caso de los países de TNCA, con mayor y mejor provisión de infraestructura, contará con mayores posibilidades para desarrollar iniciativas productivas que brindarán mejores condiciones de competitividad e impulsarán la economía de esos países, permitiendo además fortalecer las cadenas de valor.

Recogemos a continuación importantes párrafos de un estudio sobre la infraestructura regional, realizado por el Proyecto REDINT (Red para el Desarrollo Sostenible y la Integración Centroamericana), que involucró a

un buen número de instituciones de investigación en el área, ASIES entre ellas:

- La inversión pública que se realice en infraestructura productiva debe ser objeto de un seguimiento especial que garantice transparencia y calidad del gasto público. El tema de la corrupción ha estado vinculado especialmente con la realización de grandes proyectos de infraestructura, por lo cual es necesario esa garantía, que además envía señales positivas a los inversionistas y fomenta el comercio internacional.
- En la actualidad se considera que la infraestructura debe ser resiliente y considerar análisis integrales para su mejor aprovechamiento, debiendo ser capaz de resistir los desafíos de las consecuencias del cambio climático.
- Los países centroamericanos deberían asumir su responsabilidad para buscar la eficiencia en los recursos y no aspirar a mega infraestructuras nacionales que solo tienen lógica económica en mercados regionales y extrarregionales.
- Las inversiones que intervengan en este gran programa deben ser recuperables, al ser los proyectos autofinanciables en el mediano y largo plazo. Además, serán proyectos generadores de fuentes de empleo en forma masiva, directa o indirectamente, y que deberán incorporar nuevas tecnologías que modernicen a la región y también amigables con el ambiente, favoreciendo el uso adecuado de los recursos naturales (Red para el Desarrollo Sostenible y la Integración Centroamericana, Fundación Esquipulas, Guatemala, 2017).

Una agenda para la infraestructura regional debe considerar obligatoriamente el análisis de las cadenas productivas, el costo del transporte, el análisis de relación de ciudades regionales principales y sistemas de transporte de conexión, las demandas sociales de la población, la infraestructura agrícola, las ofertas de provisión de servicios (electrificación, telefonía y otros) y los servicios sociales en materia de salud y educación.

En los últimos años se han realizado valiosos estudios respecto a la infraestructura en Centroamérica, en donde se evidencia que su atención, por parte de los gobiernos correspondientes, es una condición para fortalecer la competitividad. Teniendo a la SIECA como su Secretaría, los Ministerios encargados del transporte en el área centroamericana vienen implementando la "Política Marco Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica -PMRML-", dentro de un amplio Plan Maestro con objetivos de mediano y largo plazo, hasta el año 2035. Incluye además puertos y aeropuertos. La principal finalidad de esta política regional es lograr desplegar los "activos logísticos multimodales" con los que cuenta actualmente la región para el traslado de carga y personas. Se han considerado seis ejes:

i. Marítimo - portuario;
ii. Aeronáutico - aeroportuario;
iii. Ferroviario;
iv. Terrestre (infraestructura vial);
v. Gestión Coordinada de Fronteras (GCF), y
vi. Logística urbana.

La PMRML señala que la región registra un déficit respecto al transporte "comodal"[9], agregando además que el costo logístico para movilizar carga en Centroamérica se encuentra dentro de los más elevados del mundo, lo que impacta negativamente en los costos y, por ende, en la productividad, en el acceso a mercados y en la competitividad. De acuerdo con la CEPAL (2018), el nivel de inversión en infraestructura en Centroamérica es inferior al 3% del PIB.

[9] De pasajeros, en medios multimodales.

La Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y la Competitividad, basada en lo que se conoce como Gestión Coordinada de Fronteras (GCF), eje V de la PMRML, tiene como objetivo "promover la coordinación de agencias del sector público y privado para mejorar los procedimientos de recaudación, control, seguridad fronteriza y la facilitación del tránsito de mercancías y personas, en un marco de eficacia del control y eficiencia en el uso de los recursos" (Ministerio de Economía, 2020).

La coordinación interinstitucional cobra relevancia en países como los que integran el TNCA, especialmente por la falta de recursos financieros para facilitar el proceso que implica, en donde el factor tecnológico es determinante. La escasez de recursos se agudiza en el contexto de crisis económica mundial provocada por la COVID-19, por lo que es menester enfatizar en el fortalecimiento de las entidades públicas en un marco donde los recursos se administren con calidad y transparencia.

En ese sentido, se debe agregar la debilidad de los sistemas tributarios de los países centroamericanos, en donde los ingresos no alcanzan para atender las demandas que el desarrollo económico y social impone. Guatemala es el país que registra el menor nivel de la carga tributaria en 2019, con un indicador de aproximadamente 10%, lo cual indica que se reducirá aún más en el presente año, lo que agravará la situación socioeconómica del país y limitará los esfuerzos de recuperación post COVID-19. Además, podrá impedir las inversiones necesarias que garanticen una mejor coordinación interinstitucional en el marco de la Gestión Coordinada de Fronteras (GCF).

Tabla 6
Medios de transporte en el comercio intrarregional 2016
(en porcentajes)

País	Marítimo	Terrestre
Guatemala	10.7	84.1
El Salvador	-----	96.3
Honduras	3.9	84.7
Nicaragua	-----	-----
Costa Rica	3.6	90.7
Panamá	16.7	81.0

Nota: adaptado con datos de CEPAL, 2016.

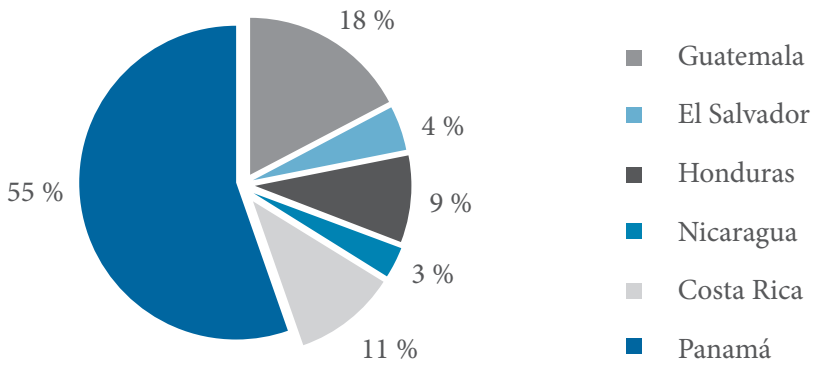
La cooperación internacional viene apoyando una serie de importantes proyectos de infraestructura en Centroamérica, tales como los que nacionalmente realizan países amigos o instituciones multilaterales, o a través de programas de cooperación como el Proyecto Mesoamérica, iniciativa mexicana que se inició como Plan Puebla-Panamá, habiéndose expandido a Colombia y República Dominicana.

En materia de transporte terrestre y según estimaciones de la SIECA, la mayoría de los vehículos de carga registran retornos vacíos, retrasos en los pasos de frontera de hasta 48 horas y una velocidad promedio de 18.6 kilómetros. Estas características constituyen retos determinantes para la recuperación económica luego de los efectos de la COVID-19. Para el año 2016, conforme a la CEPAL, el transporte de carga terrestre era el más utilizado para el comercio intrarregional de Centroamérica, manteniéndose con leves variaciones hasta nuestros días.

Por su parte, el transporte marítimo se ha incrementado lentamente, mientras que el aéreo aún es de relativa baja utilización.

En materia portuaria, existen en la región un total de 36 puertos de los cuales 19 están localizados en el océano Atlántico y 17 en el Pacífico. Según el Sistema de Información Estadística Portuaria de Centroamérica, de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), en 2019 se movilizaron 159.3 millones de toneladas cuya distribución se muestra en la Gráfica 10.

Gráfica 10
Distribución de la carga en los puertos de Centroamérica, 2019



Nota: elaborado con información de COCATRAM, 2020.

Se señalan como desafíos puntuales respecto al sector marítimo–portuario, los siguientes:

- Poco aprovechamiento de la posición geográfica regional y acceso al canal de Panamá.
- Dependencia de la región del transporte terrestre y poca complementariedad con el modo marítimo.
- Limitado desarrollo y debilidades institucionales en las administraciones marítimas y portuarias (Fundación Esquipulas, 2017).

Desde hace muchos años permanece la idea en Centroamérica de un sistema de transporte marítimo de corta distancia, como parte de la Estrategia Marítima Portuaria, aprobada en 2014 por el Consejo de Ministros de Transporte (COMITRAN). Este sistema (cabotaje) podría ser una solución a muchos de los problemas del servicio terrestre y de congestión en las aduanas, aunque por tratarse de un sistema multimodal, tendría que utilizar siempre el transporte por carretera para mover la carga al interior de los países. En 2016, El Salvador y Costa Rica acordaron la puesta en marcha de un ferry entre los puertos de la Unión, en el primer país, y Caldera, en el segundo, pero se presentaron problemas operativos que dificultaron la ejecución del proyecto. Hubo un cambio de puerto en Costa Rica, de Caldera a Golfito. La publicación *Mundo-Marítimo*, informa que el ferry iniciaría operaciones en julio de 2020, operado por la empresa española ODIEL, trasladando un aproximado de 100 contenedores por viaje, en un trayecto que durará 18 horas (Mundo Maritimo, 2020).

Por otra parte, existen varios nuevos proyectos ferroviarios en la región, todos a nivel interno de los países, aunque siempre se habla de conectividad regional. El de mayor envergadura por su modernidad es el tren eléctrico GAM (Gran Área Metropolitana), que el BCIE está financiando (US$550 millones) en Costa Rica, con un costo total de US$1,500 millones a ser ejecutado a través de asociación público-privada (BCIE, s.f.). Un proyecto de muchos años para gobiernos, instituciones regionales (SIECA y BCIE) y multilaterales (BID), ha sido un proyecto de un moderno tren regional que una todas las capitales e incluso tenga conectividad con México.[10]

[10] En agosto de 2019 quedó habilitado el ferrocarril de carga que conecta a Guatemala con el sistema ferroviario de México, que llega hasta la frontera de los Estados Unidos. No obstante, aún hay gestiones logísticas y aduaneras por concluir. El derecho de vía en propiedad del Estado de Guatemala conecta desde **Tecún Umán, San Marcos con Puerto Quetzal y Puerto San José en Escuintla, Ciudad de Guatemala, Zacapa, Puerto Barrios en Izabal y otro ramal que lleva a El Salvador** (DataExport, 2019).

La recuperación económica de la región TNCA, tras la crisis económica originada por la COVID-19, debe tomar en cuenta los desafíos planteados, convirtiéndolos en parte importante de una hoja de ruta, considerando que la profundización del comercio e inversión entre las tres economías es una opción estratégica a corto y mediano plazo.

Tabla 7
Terminales de carga aérea en la región

País	Número de terminales	Nombre de terminales
Guatemala	2	COMBEX DHL
El Salvador	1	Terminal Oeste
Honduras	1	Terminal SWISSPORT
Costa Rica	1	Terminal AERIS
Panamá	2	UPS DHL

Nota: elaborado con información de (Red para el Desarrollo Sostenible y la Integración Centroamericana, 2017)

En materia de aeropuertos, existen en la región 20 terminales internacionales y 26 nacionales para servicio interno. Respecto a los internacionales, la misma fuente anterior (PMRML) indica que en el 2017 se movilizaron más de 400 mil toneladas de carga. Existen también siete terminales de carga cuya distribución se detalla en la Tabla 7.

Dentro de los principales desafíos para el sector aéreo, identificados en la mencionada Política Marco Regional de Movilidad y Logística (PMRML), pueden mencionarse:

i) El reconocimiento de que la infraestructura es obsoleta, insuficiente para los requerimientos del transporte de carga.

ii) Falta de tecnología adecuada y necesidad de mejorar los procesos aduaneros de control de carga.

iii) Existencia de altas tarifas regionales.

iv) Las limitaciones que subsisten en términos de conectividad (rutas y ciudades).

SITUACIÓN ACTUAL DEL EMPLEO (EFECTOS ESPERADOS POST CRISIS DEL COVID-19).

Como consecuencia de la pandemia relacionada con la COVID-19, uno de los efectos económicos más graves es la pérdida de empleos y mayores niveles de subempleo por el aumento de la informalidad. Un hecho comprobado es la existencia de una tendencia recesiva en la demanda, al registrarse escasez de ingresos por parte de las familias. Esta situación ha provocado que los gobiernos hayan incrementado sus niveles de endeudamiento con el objetivo de otorgar subsidios a personas vulnerables, como ha sucedido en el caso guatemalteco. Con toda seguridad se incrementarán los niveles de pobreza y pobreza extrema en la región.

En un reciente comunicado, la CEPAL proyecta una caída del PIB de -8.4% para América Central y el Caribe, lo que corrobora lo expuesto en el párrafo anterior. Para paliar la

crisis, a nivel latinoamericano ese organismo expresa que ha realizado varias propuestas incluyendo la implementación de un ingreso básico de emergencia como instrumento de protección social, un bono contra el hambre -equivalente al 70% de una línea regional pobreza extrema (67 dólares de 2010) y cuyo costo total se estima en 27,1 miles de millones de dólares (0,52% del PIB regional), y varias iniciativas de apoyo a empresas y trabajadores en riesgo. Para la implementación de cualquiera de estas líneas de acción es necesario fortalecer el rol de las instituciones financieras internacionales de forma que puedan apoyar mejor a los países (CEPAL (b), 2020).

Respecto a la pérdida de empleo en América Latina, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) indicó que se podían perder hasta 17 millones de empleos formales, pudiendo el empleo informal llegar al 62% en toda la región, con lo cual se perderían todos los avances logrados en este ámbito durante el periodo 2000 – 2013 (BID, 2020).

La Tabla 8 muestra muestra estimaciones sobre la pérdida de empleo para los países de Centroamérica:

De cumplirse estos escenarios, la región incrementaría paulatinamente sus índices de pobreza, desigualdad e inseguridad. La caída de ingresos fiscales, incremento de la informalidad y de la migración, serían consecuencia natural de los fenómenos anteriores. Es por lo que es importante conciliar y tomar acciones orientadas en incentivar la inversión y el comercio en los países centroamericanos y específicamente en los del TNCA, fortaleciendo el esquema de unión aduanera dentro de la Integración Profunda.

Los impactos en los niveles de empleo formal serán diferentes para los países del TNCA. En el mismo estudio del BID se presentan tres escenarios. En todos ellos, Guatemala es la que presentaría una menor caída, seguida por Honduras y después por El Salvador.

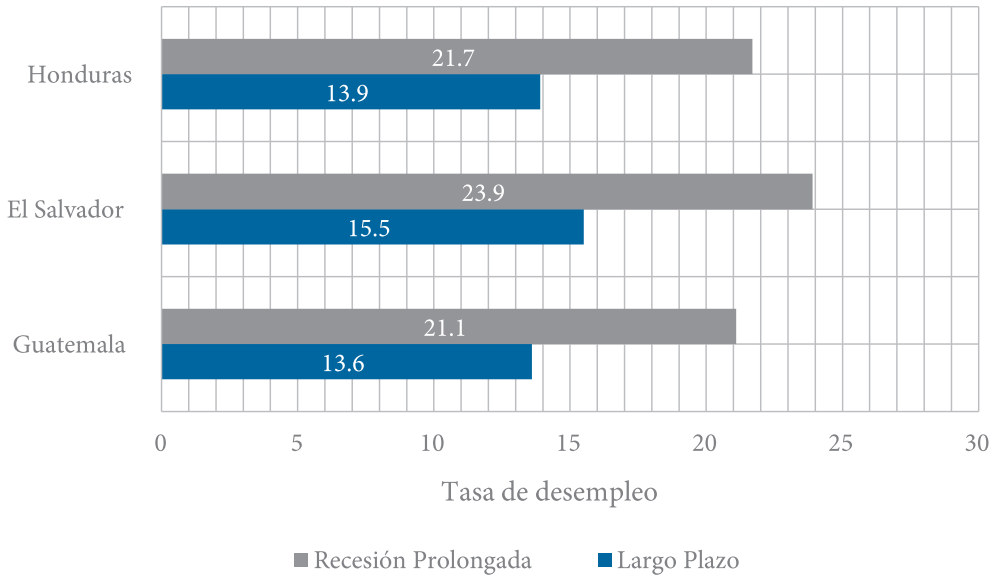
Como se ha mencionado en capítulos anteriores, un incremento de la incertidumbre y del proteccionismo comercial a nivel mundial pone en complicaciones a los países en vías de desarrollo. No obstante, para Centroamérica es probable

Tabla 8
Centroamérica: estimaciones de pérdida de empleos

País	Total, ocupados (millones)			% de empleos formales perdidos		
	Formales	Informales	Total	Crisis corto plazo	Crisis largo plazo	Recesión prolongada
Costa Rica	1,5	0,6	2,1	-7,9%	-14,6%	-22,4%
Guatemala	1,3	5,6	6,8	-7,5%	-13,6%	-21,1%
Honduras	0,6	3,2	3,9	-7,9%	-13,9%	-21,7%
Nicaragua	0,6	2,1	2,7	-7,5%	-13,3%	-20,9%
Panamá	0,9	0,9	1,8	-8,4%	-15,6%	-23,7%
El Salvador	0,8	2,0	2,8	-8,6%	-15,5%	-23,9%

Nota: adaptado con datos de BID, 2020.

Gráfica 11
Escenario del BID de incremento desempleo formal en TNCA
(en porcentajes)



Nota: elaborado con de datos del BID, 2020

que exista una ventana de oportunidades. Las cadenas de producción a nivel mundial se vieron desfasadas y la lejanía geográfica refuerza una idea de repatriación de estas. Aquí es donde la región centroamericana presenta una alternativa viable y económica para la instalación de estas industrias y el aprovechamiento de las economías de escala.

El proceso de Integración Profunda, el programa centroamericano de inversiones en infraestructura y el esfuerzo en conjunto de diferentes instituciones pueden fortalecer la infraestructura, la institucionalidad y mejorar las condiciones para alcanzar estos objetivos.

Es necesario contar con un plan de reactivación posterior a la crisis del COVID-19 que esté orientado a la recuperación de las pérdidas económicas y sociales, así también a facilitar un ambiente propicio para el fomento de nuevos empleos y así lograr un crecimiento sostenido, que permita un margen de acción en temas de políticas públicas orientadas a la inversión social y el empleo.

Los países del TNCA tienen potencial en términos de manufactura ligera, cadenas de ensamblaje y servicios logísticos. Todo esto gracias a ventajas tales como posición geográfica, extensión territorial, herramientas comerciales favorables y tratados comerciales con algunos de los bloques económicos más importantes del mundo.

No obstante, para ello es necesario que se puedan coordinar esfuerzos mínimos y continuar con la agenda de la integración para lograr estos objetivos. También, trazar una ruta de trabajo orientada a mejorar las condiciones económicas para generar más y mejores empleos con un mayor valor agregado que permita un desarrollo personal para los habitantes. La Unión Aduanera de los países del TNCA puede convertirse en impulsora de un nuevo gran polo de desarrollo integral, industrial y logístico en la región.

NUEVAS OPORTUNIDADES PARA LAS CADENAS DE VALOR (POST COVID-19)

La reactivación económica necesaria, luego del impacto negativo que ha provocado la pandemia relacionada con la COVID-19, demanda, entre otras medidas el abrir oportunidades a las empresas de la región, especialmente en su inserción en cadenas de valor que permitan su fortalecimiento. Es necesario subrayar que son las micro, pequeñas y medianas empresas (MIPYME) las que necesitan de mayor apoyo, porque tal como ocurrió en la crisis económica internacional del año 2008, conforman el grupo más vulnerable. La crisis provocada por el coronavirus COVID-19 es mucho más intensa que aquella que se registró hace poco más de una década.

Las cadenas de valor podrían ser una oportunidad para la región ante la reconfiguración que experimentarán a nivel mundial. La posición geográfica de Centroamérica es estratégica, además de contar con otras ventajas (comparativas y competitivas) que deben potenciarse. Sin embargo, para contar con las condiciones adecuadas para aprovechar esa oportunidad, se requiere la atención adecuada por parte de las políticas públicas, que implican tanto las de orden económico como social.

El proceso de Integración Profunda, el Programa Centroamericano de Inversiones en Infraestructura y el esfuerzo conjunto de diferentes instituciones, pueden fortalecer la infraestructura, la institucionalidad y mejorar las condiciones para alcanzar estos objetivos. Sin embargo, es necesario que se puedan coordinar esfuerzos mínimos y continuar con la agenda de la integración para lograr tales objetivos. Es estratégico trazar una ruta de trabajo orientadas en mejorar las condiciones económicas para generar más y mejores empleos con un mayor valor agregado que permita el desarrollo personal de los habitantes.

En la integración centroamericana existen algunos esfuerzos para fortalecer las cadenas de valor. Al respecto, puede mencionarse el "Programa de Fortalecimiento de las MIPYME, con énfasis en las Cadenas Regionales de Valor en la región SICA", que inició en el año 2019 y cuya ejecución se haría en forma conjunta entre el Sistema de Integración Centroamericana (SICA), la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), la Secretaría de Integración Turística Centroamericana (SITCA), el Centro para la Promoción de la Micro y Pequeña Empresa en Centroamérica (CENPROMYPE) y el Consejo Agropecuario Centroamericano (CAC).

CAPÍTULO IV
APROVECHAMIENTO DEL COMERCIO PARA DINAMIZAR LA ECONOMÍA Y PROVEER MAYORES OPORTUNIDADES

COMERCIO ENTRE EL TNCA Y ESTADOS UNIDOS

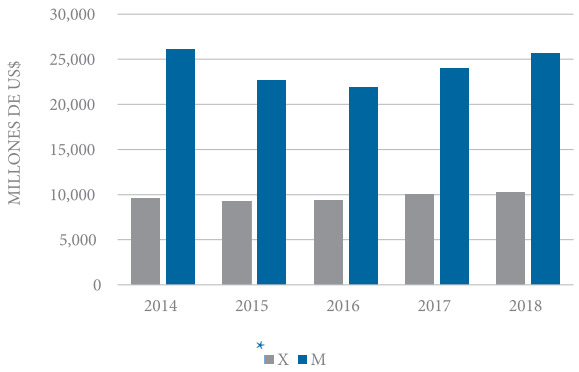
La actividad económica de los Estados Unidos es una de las variables determinantes en el desempeño de todos los países centroamericanos, especialmente para los del TNCA. La cercanía geográfica, el intercambio comercial y las remesas familiares, explican esta importancia que tiene para la subregión la economía norteamericana. Estados Unidos es el principal socio comercial de Centroamérica, con un mercado interno muy amplio y de alto poder adquisitivo de sus más de 300 millones de habitantes.

Es importante mencionar que el comercio exterior de Centroamérica, desde antes de la crisis económica por COVID-19, mostraba señales de decaimiento, entre otros, por problemas mundiales de contracción de demanda, medidas proteccionistas y por la propia incertidumbre mundial sobre el comercio, acentuada por las diferentes disputas comerciales, quizá la más importante la de Estados Unidos y China. Es obvio que en alguna medida esto viene afectando el comercio exterior de la región centroamericana, lo que se ha visto reflejado en una caída de las exportaciones e importaciones.

El proteccionismo ha regresado a los Estados Unidos, enfocando sus políticas hacia su interior, en la revitalización de su mercado interno. Entre los principales temas a los que ha hecho mención el presidente Trump, está la renegociación de tratados de libre comercio que resguarde los intereses de su país. Las acciones hasta ahora propuestas, que afectan el comercio, son de carácter restrictivo hacia los bienes procedentes del exterior, principalmente aquellos originados en China y México, aunque con este último y Canadá, entró en vigor desde el 1 de julio de 2020 un nuevo tratado: Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, el T-MEC.

Por su parte, la dependencia del comercio de Centroamérica con los Estados Unidos siempre ha sido muy elevada. Durante el periodo 2014 – 2018, las exportaciones extrarregionales de Centroamérica hacia Estados Unidos representaron en promedio 55.7% del total, evidenciando su importancia en comparación con otros países del mundo. Las importaciones extrarregionales representaron en promedio 44.5% del total, constituyendo productos con mucho más valor agregado (bienes de capital). El

Gráfica 12
Comercio de Centroamérica con Estados Unidos, 2014 – 2018
(millones de US$ dólares)



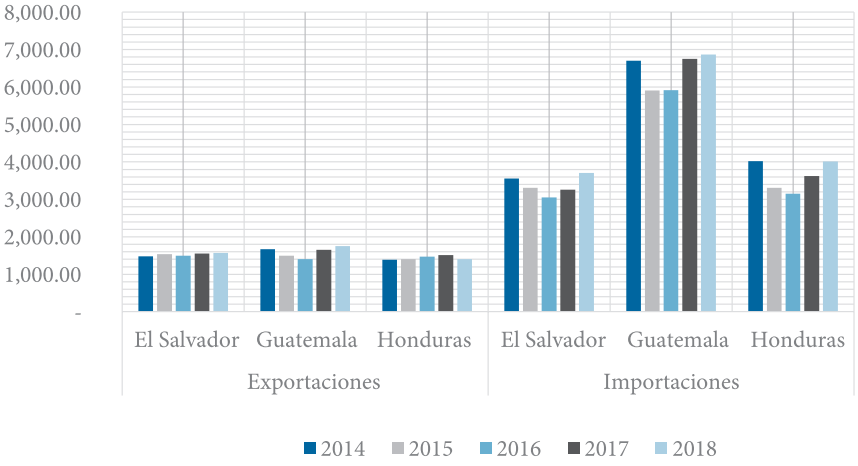
* X = exportaciones M = importaciones.
Nota: elaborado según base de datos de SEC SIECA, 2020.

Tabla 9
Saldo de la balanza comercial de Centroamérica respecto a Estados Unidos, 2018
(millones de US$)

País	Monto
Costa Rica	- 2,027.80
El Salvador	- 2,138.40
Guatemala	- 5,111.20
Honduras	- 2,603.70
Nicaragua	- 322.60
Panamá	- 3,168.20

Nota: elaborados conforme datos de SEC SIECA, 2020.

Gráfica 13
Comercio de los países del TNCA con Estados Unidos, 2014 - 2018
(en millones de US$ dólares)



Nota: elaborado según datos de SEC SIECA, 2020.

saldo de la balanza comercial de Centroamérica respecto a Estados Unidos es deficitario, registrándose en mayor magnitud a nivel regional y dentro de los países del TNCA en Guatemala. La Gráfica 12 y la Tabla 9 muestran la relación comercial de Centroamérica con Estados Unidos en el pasado reciente.

Al observar el comportamiento del comercio exterior de los países que conforman el TNCA con Estados Unidos, puede verse que durante el período 2014 - 2018, las exportaciones observaron un comportamiento homogéneo de parte de Guatemala, El Salvador y Honduras, con montos ligeramente superiores para el primer país. En las importaciones, se observa una diferencia significativa de las compras que hizo Guatemala durante el periodo en análisis, lo que podría sugerir una mayor dependencia comercial.

Para 2018, de conformidad al Sistema de Estadísticas de Comercio de Centroamérica, de la SIECA, dentro de los más importantes rubros de exportación hacia los Estados Unidos se encuentran los relacionados con frutas, azúcar, prendas y complementos (de vestir) de punto, entre otros. Estos productos son principalmente de origen primario, aunque ya se registran productos con mayor valor agregado, como los relacionados a la industria alimenticia y a la confección de prendas de vestir. El Cuadro 3 muestra los principales productos exportados hacia Estados Unidos desde Centroamérica, atendiendo al valor exportado.

Cuadro N°3
Principales productos de exportación regional hacia Estados Unidos, 2018

1	Frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios (cítricos), melones o sandías.
2	Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía.
3	Prendas y complementos (accesorios), de vestir, de punto.
4	Café, té, yerba mate y especias.
5	Perlas finas (naturales) o cultivadas, piedras preciosas o semipreciosas, metales.
6	Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos.
7	Azúcares y artículos de confitería.
8	Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación.
9	Hortalizas, plantas, raíces y tubérculos alimenticios.
10	Carne y despojos comestibles.
11	Prendas y complementos (accesorios) de vestir, excepto los de punto.
12	Caucho y sus manufacturas.
13	Preparaciones de hortalizas, frutas u otros frutos o demás partes de plantas.
14	Plásticos y sus manufacturas.
15	Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación.
16	Tabaco y sucedáneos del tabaco.
17	Plantas vivas y productos de la floricultura.
18	Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera.
19	Los demás artículos textiles confeccionados; juegos; prendería y trapos.
20	Preparaciones alimenticias diversas.

Nota: elaborado con datos de SEC SIECA, 2020.

Las importaciones centroamericanas procedentes de los Estados Unidos se conforman de productos de mayor valor agregado y de bienes de capital. El Cuadro 4 muestra los principales productos importados desde Centroamérica, tomando como referencia el año 2018, siempre con la información disponible del Sistema de Estadísticas de Comercio de Centroamérica, SEC SIECA.

Cuadro N°4
Principales productos de importación regional desde Estados Unidos, 2018

1	Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación.
2	Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos.
3	Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción.
4	Plásticos y sus manufacturas.
5	Cereales.
6	Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres.
7	Papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa, de papel o cartón.
8	Residuos y desperdicios de las industrias alimentarias; alimentos preparados.
9	Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía, de medida.
10	Carne y despojos comestibles.
11	Los demás artículos textiles confeccionados; juegos; prendería y trapos.
12	Preparaciones alimenticias diversas.
13	Manufacturas de fundición, hierro o acero.
14	Productos diversos de las industrias químicas.
15	Productos farmacéuticos.
16	Algodón.
17	Preparaciones de hortalizas, frutas u otros frutos o demás partes de plantas.
18	Grasas y aceites animales o vegetales; productos de su desdoblamiento.
19	Leche y productos lácteos; huevos de ave; miel natural.
20	Aceites esenciales y resinoides; preparaciones de perfumería.

Nota: elaborados conforme datos de SEC SIECA, 2020.

No obstante que los países centroamericanos tienen suscritos tratados de comercio con los Estados Unidos (Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica, Estados Unidos y la República Dominicana (DR-CAFTA), por sus siglas en inglés, y el Acuerdo Comercial entre Estados Unidos y Panamá (USPA), se considera estratégico fortalecer las relaciones con otros socios comerciales. Estos escenarios fueron planteados antes de la crisis económica provocada por la pandemia asociada con el coronavirus COVID-19, por lo que ahora el futuro comercial es aún más incierto.

Es necesario destacar que las relaciones de Centroamérica, especialmente la de los países que integran el TNCA, con los Estados Unidos, van más allá del ámbito comercial. El aspecto migratorio es relevante y se recibe un significativo monto en concepto de remesas familiares que ha sido un ingreso incondicional para miles de familias de la región, lo que además de motivar la demanda de bienes y servicios, ha evitado el incremento de la pobreza.

Tabla 10
Remesas familiares recibidas en el TNCA
(millones de US$ dólares)

Año	Guatemala	El Salvador	Honduras
2016	7,160	4,544	3,949
2017	8,192	4,985	4,438
2018	9,288	5,391	4,884
2019	10,508	5,649	5,523

Nota: adaptado de Consejo Monetario Centroamericano con información de los Bancos Centrales, 2019.

La Tabla 10 muestra los montos por concepto de remesas familiares, recibidas por los países del TNCA en los últimos años, desde varios orígenes, especialmente de los Estados Unidos.

Sin embargo, desde otra perspectiva, es preciso reconocer que los flujos migratorios hacia Estados Unidos continúan, por lo que se considera fundamental que, a través del comercio se logren viabilizar mecanismos de recuperación económica, construyendo oportunidades de desarrollo a nivel local.

Estados Unidos continúa siendo el principal socio comercial de la región, en su mayoría se siguen exportando hacia ese país, bienes con poco valor agregado y se importan principalmente bienes de capital, a nivel general el saldo de la balanza comercial regional es deficitario, registrándose en mayor medida para el caso guatemalteco. La crisis económica internacional ocasionada por el coronavirus COVID-19, afecta el comercio mundial, sector económico que antes de la crisis ya venía registrando un débil desempeño, por lo que afectará las exportaciones centroamericanas que se envían hacia Estados Unidos. Esta situación demanda medidas inmediatas por parte de los gobiernos de la región para mitigar ese impacto, promoviendo la productividad de los productos exportados y así mejorar su competitividad.

COMERCIO CON LA UNIÓN EUROPEA

Las relaciones entre Centroamérica y la Unión Europea son de larga data, constituyendo ambos -casi que simultáneamente- los primeros esquemas mundiales de integración moderna. De hecho, la integración europea suscribió su primer instrumento jurídico en abril de 1951 (Tratado de París), constituyendo la Comunidad Europea del Carbón y del Acero (CECA); mientras que, por su parte, la integración centroamericana se inicia con la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA), en octubre de 1951, con la firma de la Carta de San Salvador. En marzo de 1957 se firmó el Tratado Roma, estableciendo la Comunidad Económica Europea, y en noviembre de 1960 se suscribió el Tratado General de Integración Económica Centroamericana, cuya primera etapa del proceso se denominó comúnmente de Mercado Común Centroamericano (MCCA).

En junio de 2012 se suscribió el Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y Centroamérica, de cuarta generación, compatible con las normas de la Organización Mundial de Comercio (OMC). Importante lo es que sea un Acuerdo de región a región, reconociendo así la madurez del proceso centroamericano de integración. El Acuerdo consta de tres pilares: el Económico o Comercial, el de Cooperación y el de Diálogo Político.

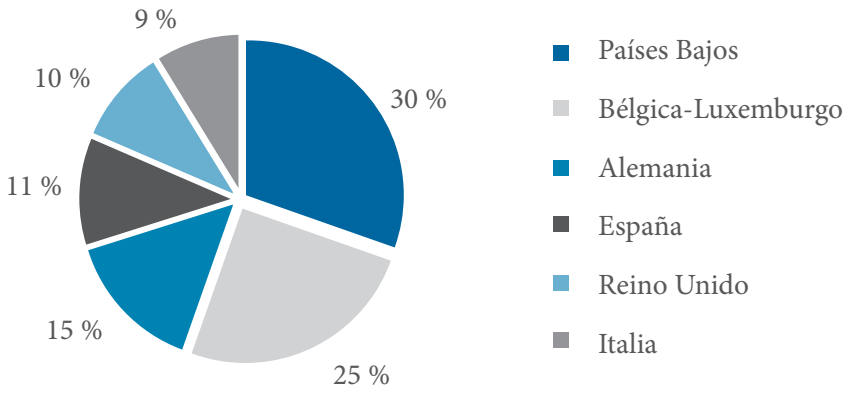
Dentro del principio de que una zona de libre comercio requiere de reglas claras y comunes, se verificaron ciertos acuerdos con la Unión Europea que a la fecha

no se han cumplido. En materia de medidas sanitarias y fitosanitarias, se acordó el desarrollo de reglamentos técnicos regionales, definiéndose un plazo de cinco años para que sean adoptados. En materia de política de competencia, se reconoció la importancia de contar con normas comunes y el establecimiento de una entidad regional para su aplicación. Se acordó un período de siete años para que los países que cuentan con legislación interna puedan continuar aplicando su propia normativa a partir de la entrada en vigor del Acuerdo de Asociación. Actualmente solo está activo el pilar comercial del Acuerdo, que persigue la consecución de una zona de libre comercio. Los países centroamericanos (asambleas legislativas), pusieron en vigor el Acuerdo entre los meses de agosto y diciembre de 2013.

De acuerdo con información de la SIECA, al tercer trimestre de 2017 las exportaciones centroamericanas extrarregionales hacia la Unión Europea representaron el 24% del total exportado; por su parte, las importaciones extrarregionales en igual periodo representaron el 10% del total. La Gráfica 14 muestra la distribución de las exportaciones centroamericanas hacia países europeos cuya información está disponible desde 2018, en donde los Países Bajos y Bélgica-Luxemburgo fueron los principales compradores con más del 50% del total exportado.

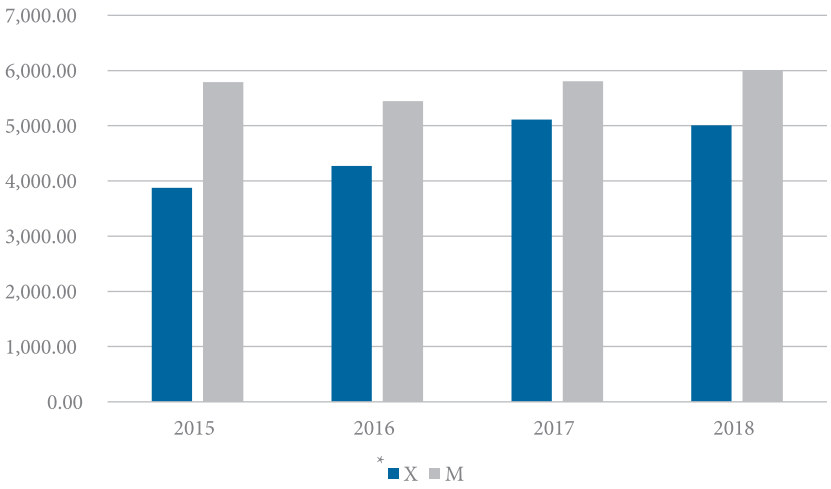
Debe recordarse que la distribución de la gráfica anterior cambiará por la salida del Reino Unido de la Unión Europea

Gráfica 14
Exportaciones de Centroamérica a algunos países europeos, 2018



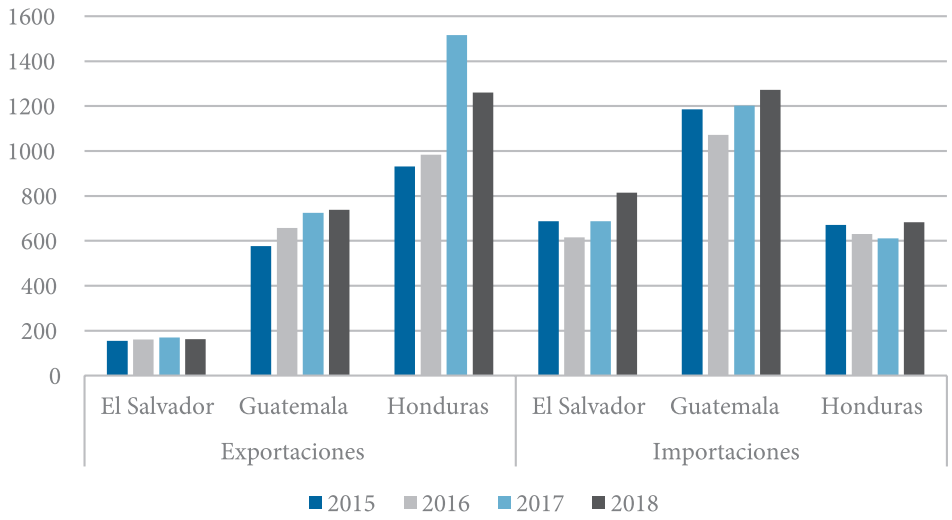
Nota: elaborado con datos de SEC SIECA, 2020.

Gráfica 15
Comercio de Centroamérica con la Unión Europea, 2015 – 2018
(en millones de US$ dólares)



*X = exportaciones M = importaciones.
Nota: adaptado con datos de (SEC SIECA, 2020)

Gráfica 16
Comercio de los países del TNCA con la Unión Europea, 2015-2018
(en millones de US$ dólares)



Nota: elaborado con datos de SEC SIECA, 2020.

(Brexit), lo que no implica que se detenga el comercio desde Centroamérica con ese país europeo. La Gráfica 16 muestra la relación comercial entre Centroamérica y los países de la Unión Europea con quienes se registra dicha actividad económica. Puede observarse durante este período que se registró un déficit comercial de parte de Centroamérica, que después de 2015 fue reduciéndose paulatinamente.

Al analizar el comercio de los países del TNCA con la Unión Europea, se pudo determinar que Honduras es el país con el mayor nivel de exportaciones. Para las importaciones, es Guatemala quien registra el nivel más elevado. En la Gráfica 16 pueden apreciarse estas relaciones de comercio.

Los beneficios del intercambio con la Unión Europea podrían, a mediano plazo, ser superiores si los países centroamericanos hacen la tarea de cumplir con los compromisos pactados, en aras de fortalecer la zona de libre comercio. Por otra parte, hay que considerar las grandes asimetrías industriales y comerciales existentes entre los países europeos y los de la región, por lo que es necesario adoptar nuevos mecanismos financieros y de comercialización de apoyo a Centroamérica, que deben incluir alianzas privadas y fortalecimiento tecnológico para las empresas centroamericanas. En un pasado reciente se habló, incluso, de la creación de un Fondo de Desarrollo, tipo de los fondos estructurales de la Unión Europea, para fortalecer las actividades productivas de Centroamérica, que es una figura que los países del TNCA deberán pensar seriamente para propiciar un mayor desarrollo al amparo de la Unión Aduanera.

El saldo de la balanza comercial de Centroamérica con la Unión Europea es deficitario. En 2018 fue de –US$ 987.20 millones. Respecto a las exportaciones que se envían a Europa destacan frutas, hortalizas, café, té, entre otros, y dentro de las principales importaciones son importantes las máquinas y vehículos, por ejemplo.

Cuadro N°5
Exportaciones principales de Centroamérica a la Unión Europea, 2018

1	08 frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios (cítricos), melones o sandías
2	09 café, té, yerba mate y especias
3	90 instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía, de medida
4	15 grasas y aceites animales o vegetales; productos de su desdoblamiento; grasas
5	03 pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos
6	20 preparaciones de hortalizas, frutas u otros frutos o demás partes de plantas
7	06 plantas vivas y productos de la floricultura
8	07 hortalizas, plantas, raíces y tubérculos alimenticios
9	17 azúcares y artículos de confitería
10	12 semillas y frutos oleaginosos; semillas y frutos diversos; plantas industriales
11	16 preparaciones de carne, de pescado o crustáceos, moluscos o demás invertebrados
12	22 bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre
13	24 tabaco y sucedáneos del tabaco, elaborados
14	85 máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación
15	39 plásticos y sus manufacturas
16	26 minerales metalíferos, escorias y cenizas
17	96 manufacturas diversas
18	40 caucho y sus manufacturas
19	61 prendas y complementos (accesorios), de vestir, de punto
20	84 reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos

Nota: elaborado con datos de SEC SIECA, 2020.

Cuadro N°6
Importaciones principales de Centroamérica de la Unión Europea, 2018

1	4 reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos; partes
2	30 productos farmacéuticos
3	85 máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación
4	87 vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres;
5	90 instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía, de medida,
6	73 manufacturas de fundición, hierro o acero
7	38 productos diversos de las industrias químicas
8	39 plásticos y sus manufacturas
9	48 papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa, de papel o cartón
10	29 productos químicos orgánicos
11	33 aceites esenciales y resinoides; preparaciones de perfumería, de tocados
12	27 combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación;
13	22 bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre
14	31 abonos
15	21 preparaciones alimenticias diversas
16	94 muebles; mobiliario médico quirúrgico; artículos de cama y similares;
17	19 preparaciones a base de cereales, harina, almidón, fécula o leche;
18	11 productos de la molinería; malta; almidón y fécula; inulina; gluten de trigo
19	76 aluminio y sus manufacturas
20	86 vehículos y material para vías férreas o similares, y sus partes; aparatos mecánicos

Nota: elaborado con datos de SEC SIECA, 2020.

El comercio con la Unión Europea es una oportunidad que debe aprovecharse en toda su dimensión, como estrategia para la recuperación económica y desarrollo de Centroamérica.

OPORTUNIDADES LABORALES EN EL TNCA DERIVADAS DE LA UNIÓN ADUANERA

A lo largo del presente análisis se destaca la importancia del proceso de Integración Profunda de los países del TNCA, el cual representa una oportunidad de desarrollo económico y social. Además de facilitar el comercio intrarregional y la movilidad de las personas, esta interacción económica motivará la creación de empleos. El aspecto laboral que es fundamental en el crecimiento económico y en el contexto de crisis económica por la pandemia, será determinante para recuperar la demanda que se ha debilitado fuertemente, ante la pérdida de empleos e ingresos en las familias.

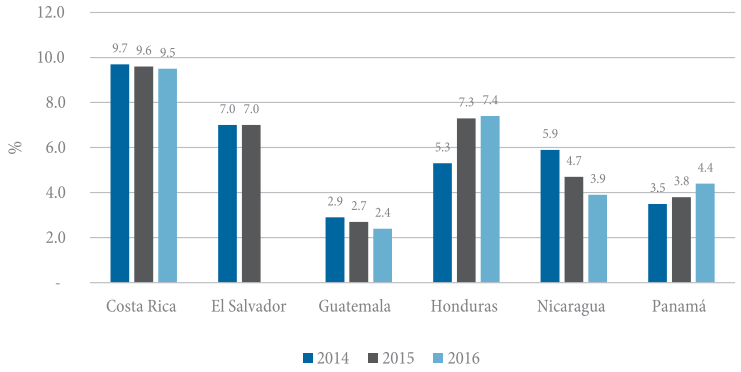
De acuerdo con cifras de 2016 del mercado laboral en Centroamérica, en ese año Costa Rica, Guatemala (único país del TNCA), Nicaragua y la República Dominicana, redujeron la tasa de desempleo abierto con respecto a los años precedentes. Sin embargo, ante la crisis económica ocasionada por la COVID-19, con seguridad que se registrará un fuerte retroceso en dicho avance. La Gráfica 17 muestra la tasa de desempleo abierto en los países de la región en el periodo comprendido de 2014 a 2016.

Los avances registrados en el TNCA en materia de unión aduanera han generado expectativas positivas, que cobran mayor importancia en la crisis económica, ya que pueden ser un elemento clave en las medidas que se adopten por parte de los gobiernos involucrados para reactivar el empleo. Antes de la crisis ya se contaba con evidencia de los beneficios esperados de este proceso, pues la CEPAL estimó, en el caso de la Unión Aduanera entre Guatemala y Honduras, un incremento de hasta 45 mil empleos (15 mil en Honduras y 31 mil en Guatemala) en los niveles de ocupación, en el escenario moderado, mientras que en el escenario superior se podrían crear hasta 131 mil empleos, 51,000 en Honduras y 81,000 en Guatemala (CEPAL, 2018).

El gasto público que se realice en materia de educación formal y capacitación también tendrá un impacto positivo en la calificación de la fuerza de trabajo de la región, para lo cual se requerirá aumentarlo y ejecutarlo con eficiencia.

La Unión Aduanera debe ser una oportunidad de recuperación para la economía regional, que debe propiciar entre otros aspectos, la generación de fuentes de trabajo para mitigar el impacto de la crisis económica que se vive y que incidirá en los indicadores de pobreza de la región, como se muestra en la Tabla 11 presenta estimaciones de la CEPAL a ese respecto en los países del TNCA.

Gráfica 17
Centroamérica y República Dominicana: comportamiento de la tasa de desempleo abierto, 2014-2016 (en porcentajes)



Nota: adaptado con datos de CEPAL, 2017.

Tabla 11
Estimaciones sobre la de pobreza en los países del Triángulo Norte (en porcentajes)

	Pobreza		Pobreza Extrema	
Año	2019	2020	2019	2020
Guatemala	48.6	51.6	19.8	22.7
El Salvador	33.7	40.2	7.4	11.0
Honduras	54.8	59.0	18.7	22.2

Nota: adaptado con datos de CEPAL (a), 2020.

COMENTARIOS FINALES Y RECOMENDACIONES DE POLÍTICA ECONÓMICA

En el pasado reciente el comercio internacional ha experimentado un débil desempeño. Son muchas las causas de este comportamiento que inició por la caída en la demanda global, a la que se suman otros factores como medidas proteccionistas, adoptadas por países como Estados Unidos, que incluso derivó en una escalada de tensiones comerciales con China, con un impacto negativo a la actividad económica mundial.

La Organización Mundial de Comercio (OMC) poco ha podido hacer frente a la conflictividad comercial que se ha presentado últimamente, debilitándose su gobernanza. Un reciente estudio del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), aborda esta temática con mucha propiedad (ver recuadro en esta página).

Pareciera que ante la conflictividad comercial mundial pierde espacios la globalización productiva, con el subsecuente impacto en las cadenas globales de valor. También hay que decirlo: el comercio internacional se ha utilizado con objetivos políticos, lo cual ha evidenciado la vulnerabilidad de su desempeño.

El decaimiento de la actividad comercial ha sido el preámbulo a la actual crisis económica mundial ocasionada por la pandemia, que ha provocado el derrumbe de la actividad económica mundial. Sin embargo, los principales organismos financieros internacionales pronostican una recuperación para el año 2021, significando para muchos países nada más que una atenuación de su tasa negativa del PIB. En países emergentes, como los centroamericanos, con problemas socioeconómicos estructurales de larga data, esto no es muy alentador. Por eso tienen que hacer todo lo posible por recuperar lo más pronto posible el terreno perdido, cooperando aún más en el desarrollo de programas y proyectos conjuntos en el marco del proceso de integración regional. Para los países del TNCA, es el momento de fortalecer su programa de Integración Profunda y

> Han emergido opiniones y propuestas para revisar las funciones de este organismo e impulsar reformas amplias. En este sentido, EE.UU. no está de acuerdo con la gobernanza de esta institución, específicamente por el voto de consenso que permite a cualquier país miembro vetar una iniciativa, así como, con la posibilidad de que cualquier país puede declararse en vías de desarrollo, lo cual le otorga ciertos beneficios. Como medida de presión EE.UU. desde mediados de 2017, ha bloqueado la selección de nuevos integrantes del Órgano de Apelación de la OMC, dejándolo sin el número mínimo de integrantes requerido en diciembre de 2019, lo que generó el cese de la función de la OMC como foro internacional de solución de controversias. En resumen, la escalada de acciones proteccionista en el ámbito del comercio mundial compromete la estabilidad de la economía global y el crecimiento futuro, siendo los consumidores y las empresas quienes, en mayor medida, asumen los costos asociados a esta política, a través de un mayor precio pagado o menor precio de venta (menores utilidades), respectivamente (BCIE, 2020).

la Unión Aduanera, para avanzar hacia etapas superiores de integración y cooperación.

Centroamérica tiene indicadores altos de apertura comercial. Guatemala es el país cuyo indicador es el más bajo. Si bien esto significa menor nivel de exposición a la crisis internacional, la misma es tan profunda, que además del comercio, tiene un impacto negativo en otras variables externas como las remesas familiares y el financiamiento externo, por ejemplo, que pronostican un escenario adverso para la recuperación económica de la región. Centroamérica en su conjunto, debe buscar nuevos nichos de mercado internacionales y fortalecer los existentes, a fin de hacer del comercio una herramienta para la recuperación económica. En ese sentido, América del Norte ha representado siempre un mercado importante, pero ahora la región debe dirigirse con mayor impulso hacia otras áreas, incluyendo el sur de México, América del Sur, Asia, Europa, para potenciar sus relaciones comerciales.

La Unión Aduanera entre los países del TNCA representa un gran avance en materia de integración y es indispensable considerarlo como estratégico en la implementación de medidas enfocadas hacia la reactivación de la actividad económica.

En adición a lo que ya se ha señalado, será fundamental la motivación de la actividad económica interna de cada país, con programas de apoyo a las MIPYMES que permitan conectarlas con cadenas globales de valor, y con ello fortalecerlas para atender la demanda nacional y regional. En ese sentido, cobra relevancia el recurso que ofrece a la recuperación económica una política fiscal, en donde el manejo de la deuda pública se haga de forma responsable, recurso que ha sido utilizado en mayor medida, al menos en el caso de Guatemala, para enfrentar la crisis provocada por el coronavirus COVID-19, y con ello evitar distorsiones de carácter macroeconómico, como por ejemplo un incremento significativo de la inflación. Otro elemento relacionado con el aspecto fiscal es el fortalecimiento a la lucha al contrabando, que además ha representado un costo de oportunidad para los ingresos de los Estados. El acceso a créditos con bajas tasas de interés será de mucha importancia. Sobre este particular, Guatemala realizó recientemente una baja en la tasa líder, aunque todavía no se refleja en el mercado correspondiente, probablemente porque la transmisión de dicha señal es un proceso lento. Si bien con la crisis económica podría darse una "repatriación" de las cadenas globales de valor, proceso que representaría una oportunidad para Centroamérica, deben reconocerse los grandes desafíos que hay que superar, relacionados especialmente con el desarrollo humano, que involucra el tema de la garantía de la salud que actualmente cobra especial relevancia, sin olvidar la educación y en general el bienestar social.

Es importante fortalecer los tratados comerciales vigentes y explorar nuevas oportunidades, en donde los países del llamado Triángulo del Norte (TNCA) deben aprovechar al máximo sus ventajas comparativas y también las competitivas. En el comercio entre estos países se vienen observando cada vez más productos de mayor valor agregado, cabe entonces mejorar las gestiones relacionadas en el espacio único de la Unión Aduanera. A ese respecto hay que destacar la facilitación de trámites, actividad en donde se han logrado avances relevantes, no solo para el tránsito de mercancías sino también para la movilidad de las personas. A pesar de la crisis que se enfrenta en los ámbitos sanitario, económico y social, como medida de recuperación debe fortalecerse el comercio dentro de la región, especialmente en el TNCA.

La infraestructura productiva es un elemento fundamental para la recuperación económica regional, especialmente para el fortalecimiento del comercio, con especial énfasis en el intrarregional. El deterioro de carreteras en el pasado reciente que se observó en Guatemala, asociado a la paralización de obras de gran magnitud por su relación con casos de corrupción, representó un serio obstáculo y un alto costo de oportunidad en materia de crecimiento económico, que afectó las relaciones comerciales. Asimismo, es evidente la falta de coordinación dentro de un sistema de infraestructura regional que facilite las relaciones económicas, respecto de lo cual es necesario trabajar en conjunto para poner en marcha las mejores soluciones.

La gestión de alianzas público-privadas es un valioso complemento para enfocar obras de gran envergadura de conectividad y logística, atendiendo el criterio de creación de nuevas cadenas de valor.

Garantizar una infraestructura logística es básico para una recuperación económica que garantice la consolidación del proceso de unión aduanera y que permita el bienestar de la población del área fuertemente afectada por la actual crisis económica. La inversión en infraestructura productiva también debe considerar la que se relaciona con la tecnología, debido a su importancia en facilitación de comunicación y gestiones.

Las políticas económicas que se implementen o fortalezcan, deben estar en sintonía con las políticas de carácter ambiental. Al respecto de este último tema, es importante mencionar que ya existen a nivel regional instancias que coordinan acciones, las cuales deben fortalecerse. La mejor gestión del recurso ambiental en la región es un aporte esencial para garantizar el bienestar de las poblaciones del área, lo cual implica crecimiento económico que se traduzca en bienestar social.

La política social de la región debe ser un complemento esencial de la política económica. En ese sentido, la política fiscal cobra relevancia como vehículo de los recursos financieros para cumplir con los objetivos plasmados en las diferentes políticas sociales, dentro de las cuales, en las actuales circunstancias, cobran mayor relevancia aspectos como la salud y la educación. Estos dos campos de acción de la política social deben garantizar el bienestar que está asociado con un capital social en mejores condiciones.

La relación económica de Centroamérica con Estados Unidos, que además de comercio involucra otros vínculos como las remesas familiares o la cooperación, demanda, en el marco de la crisis económica, acciones que permitan enfocarla en una estrategia de desarrollo. La promoción del crecimiento económico con visión de desarrollo integral contribuirá significativamente a evitar que más centroamericanos lleguen a Estados Unidos de forma ilegal.

Además, Centroamérica debe fortalecer el comercio con Europa, respecto de lo cual es importante recordar la necesidad de que en Guatemala se apruebe le Ley de Competencia, instrumento que será útil en la recuperación económica y para cumplir el compromiso contraído con la Unión Europea.

Es preciso recalcar que los avances en la Integración Profunda deben fortalecerse en forma prioritaria, a través de una nueva hoja de ruta conciliada entre los tres países, partiendo del principio de que se requiere de mayores esfuerzos por parte de cada uno de ellos.

En la mayoría de los temas de la integración centroamericana hay toda una gama de análisis globales y sectoriales, con propuestas técnicas lógicas y factibles de realizar, pero que no se implementan por falta de decisión política, visión de futuro y liderazgo.

Es necesario un nuevo impulso en la integración centroamericana, más creativo, inclusivo y operativo, con reglas claras para su funcionamiento. Además, es necesario desburocratizar el proceso, con miras a su consolidación como un bien común regional. Dentro de un enfoque multidimensional, podría pensarse en el involucramiento de los gobiernos locales, sociedad civil, pequeños y medianos empresarios, lo que, además de una mayor cohesión social, modificaría la agenda de la integración, su lógica interna y las formas de llevarla adelante.

REFERENCIAS

Banco Mundial (a). (2020). *Doing bussines*. Obtenido de Pago de impuestos: https://espanol.doingbusiness.org/es/methodology/paying-taxes

Banco Mundial (b). (2020). *Doing bussines*. Obtenido de Obtención de electricidad: https://espanol.doingbusiness.org/es/methodology/getting-electricity

Banco Mundial (c). (2020). *Doing Bussines*. Obtenido de Manejo de permisos de construcción: https://espanol.doingbusiness.org/es/methodology/dealing-with-construction-permits

Banco Mundial. (2018). *banco de datos*. Obtenido de Índice de términos netos de intercambio: https://datos.bancomundial.org/indicador/TT.PRI.MRCH.XD.WD?view=chart

Banco Mundial. (2020). *Perspectivas económicas mundiales*. Washington D.C.: Grupo Banco Mundial un informe insignia.

BCIE. (16 de mayo de 2020). *Informes Económicos*. Obtenido de Centroamérica en la economía global: Oportunidades de desarrollo a través del comercio: https://www.bcie.org/novedades/publicaciones/publicacion/centroamerica-en-la-economia-globaloportunidades-de-desarrollo-a-traves-del-comercio

BCIE. (s.f.). *Tren Eléctrico de Costa Rica*. Obtenido de https://www.bcie.org/tren-de-costa-rica

BID. (17 de abril de 2020). *¿Qué efectos tendrá la COVID-19 sobre el empleo de América Latina y el Caribe?* Obtenido de Banco Interamericano de Desarrollo: https://blogs.iadb.org/trabajo/es/que-efectos-tendra-la-covid-19-sobre-el-empleo-de-america-latina-y-el-caribe/

CEPAL (a). (30 de junio de 2020). *Enfrentar los efectos cada vez mayores del COVID-19 para reactivación con igualdad: nuevas proyecciones*. Obtenido de Informe especial No. 5: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45782/1/S2000471_es.pdf

CEPAL (b). (15 de julio de 2020). *Contracción de la actividad económica de la región se profundiza a causa de la pandemia: caerá -9,1% en 2020*. Obtenido de https://www.cepal.org/es/comunicados/contraccion-la-actividad-economica-la-region-se-profundiza-causa-la-pandemia-caera-91

CEPAL. (diciembre de 2010). *Comisión Economica para América Latina y el Caribe* . Obtenido de Revista CEPAL No. 102: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37386/1/RVE102_es.pdf

CEPAL. (2017). *El Mercado Laboral en la Subregión de Centroamérica y la República Dominicana: realidades y retos de la inserción laboral desde una pespectiva de género*. Ciudad de México: CEPAL.

CEPAL. (2017). *Integración económica centroamericana*. Obtenido de Base de datos 2016: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/42231/4/S1700981_es.pdf

CEPAL. (noviembre de 2018). *Centro de estudios económicos para América Latina* . Obtenido de La unión aduanera centroamericana: probables impactos económicos y sociales: https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/la_union_aduanera_centroamericana_probables_impactos_economicos_y_sociales_1.pdf

CEPAL. (2019). *Logros y desafíos de la integración centroamericana*. Santiago: Naciones Unidas.

CEPAL. (19 de Marzo de 2020). *COVID-19 tendrá graves efectos en la economia mundial e impactará en los paises de América Latina y el Caribe*. Obtenido de Centro de Estudios para América Latina y el Caribel (CEPAL): https://www.cepal.org/es/comunicados/covid-19-tendra-graves-efectos-la-economia-mundial-impactara-paises-america-latina

Chamorro Marín, E. J. (enero de 2016). *Asistencia técnica para la identificación de alternativas de articulación e institucionalización del Sistema Regional de Calidad (SRC) y aplicación de medidas sanitarias y fitosanitarias (MSF)*. SIECA/PRACAMS.

COCATRAM. (junio de 2020). *Sistema de Información Estadítica Portuaria de Centroamérica*. Obtenido de http://www.cocatram.org.ni/estadisticas/

Competitividad y Estrategia . (s.f.). *Los 12 pilares de la competitividad*. Obtenido de https://www.competitividadyestrategia.com/12-pilares-de-la-competitividad.html

DataExport. (27 de agosto de 2019). *Habilitan ferrocarril de carga entre México y Guatemala*. Obtenido de Oportunidades: https://dataexport.com.gt/habilitan-ferrocarril-de-carga-entre-mexico-y-guatemala/

FMI. (junio de 2020). *Informes de perspectivas de la economía*

mundial. Obtenido de Actualización de las perspectivas de la economía mundial: https://www.imf.org/es/Publications/WEO/Issues/2020/06/24/WEOUpdateJune2020

Foro Económico Mundial. (12 de Octubre de 2016). *¿Qué es la competitividad?* Obtenido de https://es.weforum.org/agenda/2016/10/que-es-la-competitividad/

Fundación Esquipulas. (2017). *Programa Centroamericano de inversiones en Infraestructura.* Guatemala: Red Int.

Fundación Libertad y Desarrollo. (Marzo de 2020). *Cambio en las cadenas de suministros globales una oportunidad para la región.* Obtenido de https://www.fundacionlibertad.com/articulo/cambio-en-las-cadenas-de-suministro-globales-una-oportunidad-para-la-region

Gamarro, U. (23 de julio de 2020). Coronavirus: Lo que provocaron las medidas sanitarias de Costa Rica en los costos y la competitividad de la región. Ciudad de Guatemala, Guatemala, Guatemala.

Giordano, P. (27 de marzo de 2020). *BID.* Obtenido de ¿Cuán expuesta está América Latina al contagio comercial del coronavirus?: https://blogs.iadb.org/integracion-comercio/es/america-latina-contagio-comercial-coronavirus/

Ministerio de Economía (Guatemala). (25 de Enero de 2019). *Noticias.* Obtenido de Unión Aduanera impulsa incremento del comercio en el Triángulo Norte: https://www.mineco.gob.gt/uni%C3%B3n-aduanera-impulsa-incremento-del-comercio-en-el-tri%C3%A1ngulo-norte

Ministerio de Economía. (26 de junio de 2020). *¿Qué es la estrategia Centroamericana de facilitación del comercio y la competitividad?* Obtenido de Facilitaciónal comercio: https://www.mineco.gob.gt/estrategia-centroamericana-de-facilitaci%C3%B3n-del-comercio

Mundo Maritimo. (2020 de junio de 2020). *Servicio de ferri entre Costa Rica y El Salvador debería comenzar a operar dentro de este mes.* Obtenido de https://www.mundomaritimo.cl/noticias/servicio-de-ferri-entre-costa-rica-y-el-salvador-deberia-comenzar-a-operar-dentro-de-este-mes

OCDE et al. (27 de septiembre de 2019). *Perspectivas económicas de América Latina 2019.* Obtenido de Desarrollo en transición: https://www.oecd.org/dev/americas/Overview_SP-Leo-2019.pdf

OMC. (19 de diciembre de 2019). *Informe del director general al OPEC sobre los hechos ocurridos recientemente en relación al comercio.* Obtenido de Vigilancia del comercio: https://www.wto.org/spanish/news_s/news19_s/dgra_12dec19_s.htm

OMC. (s.f.). *Obstáculos no arancelarios: trámites burocráticos, etc.* Obtenido de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/agrm9_s.htm

PRONACOM. (junio de 2018). *Política Nacional de Competitividad.* Obtenido de https://drive.google.com/file/d/0B2Wl6tLQzoEwMW9PTUg3OGsxSXBvUTJGRW5aSFNKOHA0OEhV/view

Red para el Desarrollo Sostenible y la Integración Centroamericana . (julio de 2017). *Una visión sobre la infraestructura para potenciar la integración y el desarrollo en Centroamérica.* Obtenido de Bases para un programa regional de inversiones en infraestructura : http://www.fundaesq.org/archivos/FINAL-INFRAESTRUCTURA.pdf

SEC SIECA. (junio de 2020). *Sistema de Estadísticas de Comercio -SEC SIECA-.* Obtenido de Consulta personalizada: http://www.sec.sieca.int/

SICA. (15 de abril de 2019). *Sistema de la Integración Centroamericana.* Obtenido de Noticias: https://www.sica.int/busqueda/Noticias.aspx?IDItem=117716&IDCat=3&IdEnt=21&Idm=1&IdmStyle=1

SIECA. (2018). *Informe Economico Regional 2017-2018.* Ciudad de Guatemala: Centro de estudios para integración económica.

SIECA. (2020). *Estimación del impacto económico del COVID-19 en Centroamérica y República Dominicana.* Centroamérica: SIECA.

Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-. (2020). *Estudio de Tiempos de Despacho.* Obtenido de Superintendencia de administración Tributaria: https://portal.sat.gob.gt/portal/estudio-de-tiempos-de-despacho/#:~:text=El%20Estudio%20de%20Tiempos%20de,retrasos%20en%20el%20flujo%20de

Asociación de Investigación y Estudios Sociales

KONRAD ADENAUER STIFTUNG

ISBN 978-9929-603-33-2