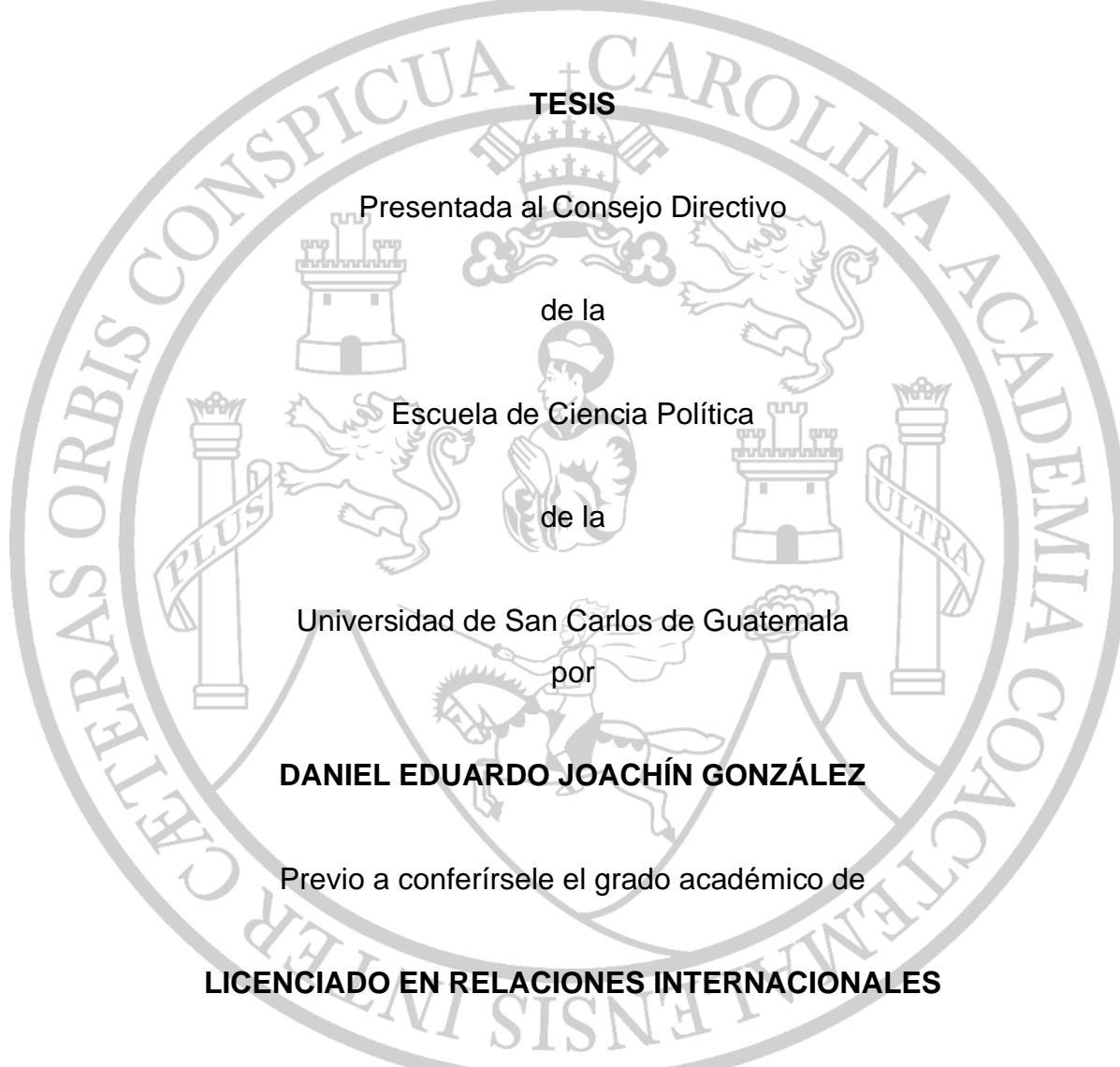


UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA

“ANÁLISIS DEL CRECIMIENTO DE LAS EXPORTACIONES
GUATEMALTECAS HACIA CENTROAMÉRICA QUE UTILIZAN EL
TRANSPORTE TERRESTRE BAJO EL MARCO DE LA UNIÓN ADUANERA
DURANTE AL AÑO 2013”



y el título profesional de

INTERNACIONALISTA

Guatemala, junio de 2024

RECTOR MAGNÍFICO
M.A. Walter Ramiro Mazariegos Biolis

SECRETARIO GENERAL
Licenciado Luis Fernando Cordón Lucero

CONSEJO DIRECTIVO DE LA ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA

Maestro José Rolando Samayoa Lara
DIRECTOR

Maestro Henry Manuel Arriaga Contreras
REPRESENTANTE DE PROFESORES TITULARES

Doctor Byron Giovanni Mejía Víctorio
REPRESENTANTE DE PROFESORES TITULARES

Bachiller Hellen Herrera Vásquez
REPRESENTANTE DE ESTUDIANTES

Elvis Enríquez Ramírez Mérida
REPRESENTANTE DE ESTUDIANTES

Maestra Cinthya del Rosario Girón Franco
SECRETARIA

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN GENERAL DE CONOCIMIENTOS -
PRIVADO-**

COORDINADOR: Licenciado Francisco José Lemus Miranda
EXAMINADOR: Licenciado Roberto José Santiago Servent
EXAMINADOR: Licenciado Carlos Roberto Monzón González
EXAMINADOR:
EXAMINADOR:

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN PÚBLICO DE TESIS

DIRECTOR: Maestro José Rolando Samayoa Lara
SECRETARIA: Maestra Cinthya del Rosario Girón Franco
COORDINADORA: Licenciada Ingrid Adriana Rivera Barillas
EXAMINADORA: Licenciada Johana Estefany Girón Linares
EXAMINADORA: Licenciada Cory Nineth Girón Beltrán

Nota: Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la tesis. (Artículo 73 del Normativo de Evaluación y Promoción de Estudiantes de la Escuela de Ciencia Política)



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:

Guatemala, veintisiete de mayo de dos mil veinticuatro.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión de la Tesis titulada:
“ANÁLISIS DEL CRECIMIENTO DE LAS EXPORTACIONES GUATEMALTECAS HACIA CENTROAMÉRICA QUE UTILIZAN EL TRANSPORTE TERRESTRE BAJO EL MARCO DE LA UNIÓN ADUANERA DURANTE EL AÑO 2013”, presentada por el (la) estudiante DANIEL EDUARDO JOACHÍN GONZÁLEZ registro académico No. 200916130.

Atentamente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”

Maestro José Rolando Samayoa Lara
Director Escuela de Ciencia Política

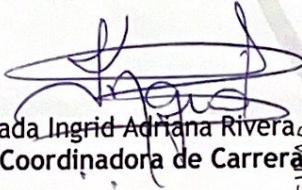


Se envía el expediente
c.c.: Archivo
10/javt

ACTA DE DEFENSA DE TESIS

En la ciudad de Guatemala, el día veintisiete de mayo de dos mil veinticuatro, se efectuó el proceso de verificar la incorporación de observaciones hechas por el Tribunal Examinador, conformado por: Licenciada Karen Johana Arévalo Mejía, Licenciado Julio Alejandro Valdez Rodas y la Licenciada Ingrid Adriana Rivera Barillas, Coordinadora de la Carrera de Relaciones Internacionales, el trabajo de tesis: “ANÁLISIS DEL CRECIMIENTO DE LAS EXPORTACIONES GUATEMALTECAS HACIA CENTROAMÉRICA QUE UTILIZAN EL TRANSPORTE TERRESTRE BAJO EL MARCO DE LA UNIÓN ADUANERA DURANTE EL AÑO 2013” presentado por el (la) estudiante DANIEL EDUARDO JOACHÍN GONZÁLEZ registro académico No. 200916130, razón por la que se da por APROBADO para que continúe con su trámite.

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”



Licenciada Ingrid Adriana Rivera Barillas
Coordinadora de Carrera

c.c.: Archivo
9/ javt



ACTA DE DEFENSA DE TESIS

En la ciudad de Guatemala, el día doce de octubre de dos mil veintidós, se realizó la defensa de tesis presentada por el (la) estudiante DANIEL EDUARDO JOACHÍN GONZÁLEZ registro académico No. 200916130, para optar al grado de Licenciado (a) en RELACIONES INTERNACIONALES titulada: "ANÁLISIS DEL CRECIMIENTO DE LAS EXPORTACIONES GUATEMALTECAS HACIA CENTROAMÉRICA QUE UTILIZAN EL TRANSPORTE TERRESTRE BAJO EL MARCO DE LA UNIÓN ADUANERA DURANTE EL AÑO 2013" ante el Tribunal Examinador integrado por: Maestra Ingrid Yolanda Morales Velásquez, Licenciada Karen Johana Arévalo Mejía y el Maestro Rubén Corado Cartagena, Coordinador de la Carrera de Relaciones Internacionales. Los infrascritos miembros del Tribunal Examinador desarrollaron dicha evaluación y consideraron que para su aprobación deben incorporarse algunas correcciones a la misma.

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Maestra Ingrid Yolanda Morales Velásquez
Examinadora

Licenciada Karen Johana Arévalo Mejía
Examinadora

Maestro Rubén Corado Cartagena
Coordinador de Carrera

c.c.: Archivo
8b /javt

ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:
Guatemala, seis de octubre de dos mil veintidós. -----

ASUNTO: El (la) estudiante, **DANIEL EDUARDO JOACHÍN GONZÁLEZ** registro académico No. 200916130 continúa trámite para la realización de su Tesis.

Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del (la) Licenciado Luis David Winter Luther en su calidad de Asesor (a), pase al Coordinador (a) de la Carrera de Relaciones Internacionales para que proceda a conformar el Tribunal Examinador que escuchará y evaluará la defensa de tesis, según Artículo Setenta (70) del Normativo de Evaluación y Promoción de Estudiantes de la Escuela de Ciencia Política.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"



Msc. Mike Hanged Rivera Contreras
Director Escuela de Ciencia Política

Se envía el expediente
c.c.: Archivo
7/javt

Guatemala, 19 de septiembre de 2022

MSc. Mike Rivera Contreras
Director
Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su despacho

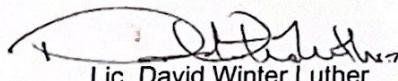
Estimado MSc. Contreras.

En atención a la asignación como Asesor de Tesis del estudiante: Daniel Eduardo Joachín González, en el tema de investigación: "ANÁLISIS DEL CRECIMIENTO DE LAS EXPORTACIONES GUATEMALTECAS HACIA CENTROAMÉRICA QUE UTILIZAN EL TRANSPORTE TERRESTRE BAJO EL MARCO DE LA UNIÓN ADUANERA DURANTE EL AÑO 2013"; tengo el honor de dirigirme a usted para manifestarle que desde el momento en que se oficializo dicha designación, he tenido a bien orientar y revisar el trabajo de investigación elaborado por el estudiante. En tal virtud, considero que el trabajo se realizó con alto nivel de profesionalismo científico y académico, por lo que se convierte en un estudio de apoyo directo a los interesados en conocer la realidad de la temática. Por aparte, se considera un documento valioso producido por la Universidad de San Carlos de Guatemala y en especial de la Escuela de Ciencia Política que se preocupa por el desarrollo del país.

Por lo tanto, la Tesis reúne los requisitos exigidos por la Escuela, y en consecuencia el dictamen es FAVORABLE para que dicha Tesis continúe con los trámites correspondientes.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad de reiterarle, la seguridad de mi más alta y distinguida consideración.

Atentamente



Lic. David Winter Luther
Asesor
Internacionalista
Colegiado: 1490



**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA:** Guatemala, veinticuatro de enero del dos mil quince.

ASUNTO: El (la) estudiante **DANIEL EUDARDO JOACHIN GONZÁLEZ, carnet no. 200916130** continúa trámite para la realización de su Tesis.

Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del (de la) Coordinador (a) de Carrera correspondiente, pase al Asesor (a) de Tesis, Lic. Luis David Winter Luther, para que brinde la asesoría correspondiente y emita dictamen.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Dr. Marcio Palacios Aragón
Director Escuela de Ciencia Política



Se envía el expediente
c.c.: Archivo
6/myda



Guatemala, 12 de enero del 2015

Licenciado(a)
Marcio Palacios Aragón
Director(a)
Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala

Respetable Licenciada De Mata

Me permito informarle que para desarrollar la tesis titulada **ANÁLISIS DEL CRECIMIENTO DE LAS EXPORTACIONES GUATEMALTECAS HACIA CENTROAMÉRICA QUE UTILIZAN EL TRANSPORTE TERRESTRE BAJO EL MARCO DE LA UNIÓN ADUANERA, DURANTE EL AÑO 2013**". Presentado por el (la) estudiante **DANIEL EDUARDO JOACHIN GONZÁLEZ**, carnet no. **200916130** puede autorizarse como Asesor (a) a Lic. Luis David Winter Luther.

Cordialmente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Lic. Francisco José Lemus Miranda
Coordinador de Carrera

c.c.: Archivo
myda
5/



Guatemala, 16 de noviembre de 2014

**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA:** Guatemala, diecisiete de noviembre del dos mil catorce-----

ASUNTO: El (la) estudiante **DANIEL JOACHIN GONZÁLEZ,**
Carnet No. 200810603 continúa trámite para la
realización de su Tesis.

Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del (de la) Coordinador (a)
del Área de Metodología, pase al (a la) Coordinador (a) de Carrera correspondiente,
para que emita visto bueno sobre la propuesta de Asesor.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Lic. Marcio Palacios Aragón
Director Escuela de Ciencia Política



Se envía el expediente
c.c.: Archivo
4/ myda.



Guatemala, 10 de noviembre de 2014

ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA. Guatemala, 10 de noviembre de 2014.

Licenciado(a)

Geydy Magali De Mata Medrano

Director(a)

Escuela de Ciencia Política

Universidad de San Carlos de Guatemala

Respetable Licenciada De Mata::

Me permito informarle que tuve a la vista el diseño de tesis titulado: "**ANÁLISIS DEL CRECIMIENTO DE LAS EXPORTACIONES GUATEMALTECAS HACIA CENTROAMÉRICA QUE UTILIZAN EL TRANSPORTE TERRESTRE BAJO EL MARCO DE LA UNIÓN ADUANERA DURANTE EL AÑO 2013**". Presentado por el (la) estudiante **DANIEL EDUARDO JOACHIN GONZÁLEZ**, carnet no. **200916130**, quien realizó las correcciones solicitadas y por lo tanto, mi dictamen es favorable para que se apruebe dicho diseño y se proceda a realizar la investigación.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Dr. Luis Fernando Mack Echeverría
Coordinador del Área de Metodología



Se envía el expediente
c.c.: Archivo
myda/
3



Guatemala, 28 de octubre del 2014

**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA: Guatemala, veintiocho de octubre del dos mil catorce-----**

**ASUNTO: El (la) estudiante DANIEL EDUARDO JOACHIN
GONZÁLEZ, carnet No. 200916130, continúa
trámite para la realización de su Tesis.**

Habiéndose aceptado el tema de tesis propuesto, por parte del (de la) Coordinador (a)
de Carrera pase al (a la) Coordinador (a) del Área de Metodología, para que se sirva
emitir dictamen correspondiente sobre el diseño de tesis.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Lic. Marcio Palacios Aragón
Director Escuela de Ciencia Política



c.c.: Archivo
2/ myda.



Guatemala, 2 de octubre del 2014

Licenciado(a)

Geydy Magali De Mata Medrano

Director(a)

Escuela de Ciencia Política

Universidad de San Carlos de Guatemala

Respetable Licenciada De Mata:

Me permito informarle que el tema de tesis: "**ANÁLISIS DEL CRECIMIENTO DE LAS EXPORTACIONES GUATEMALTECAS HACIA CENTROAMÉRICA QUE UTILIZAN EL TRANSPORTE TERRESTRE BAJO EL MARCO DE LA UNIÓN ADUANERA DURANTE EL AÑO 2013**". Propuesto por el (la) estudiante **DANIEL EDUARDO JOACHIN GONZÁLEZ**, Carnet No. **200916130** puede autorizarse, dado que el mismo cumple con las exigencias mínimas de los contenidos de la carrera.

Cordialmente,

"**ID Y ENSEÑAD A TODOS**"



Lic. Francisco José Lemus Miranda
Coordinador(a) de Carrera

c.c.: Archivo
myda/
1

Dedicatoria

Dedico este logro principalmente a Dios, por haberme dado la vida y la oportunidad de ser un estudiante de la Tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala.

Seguido a mi familia, a mis padres Luis y Sheny, quienes lucharon por darme una vida digna.

A mi esposa Jessica por ser mi ancla y motivación para ser una mejor persona cada día; a mi hija Valentina quien es el motor de mi vida.

Índice

<i>Introducción</i>	3
<i>Capítulo I.....</i>	5
<i>Aspectos metodológicos y teóricos.....</i>	5
1.1 Aspectos metodológicos	5
1.2 Objetivo general	8
1.3 Objetivos específicos	8
1.4 Aspectos teóricos.....	9
<i>Capítulo II.....</i>	13
<i>Antecedentes.....</i>	13
2.1. El comercio en Centroamérica, acciones y estrategias después de Bali, por la Secretaría de Integración Económica de Centroamérica. (abril 2018)	13
2.1.1 Transporte en Centroamérica y la importancia de la economía regional	15
2.1.2 Primera etapa: creación del mercado común Centroamericano (1961 – 1980)	16
2.1.3 Segunda etapa: crisis de la integración Centroamericana (1981 – 1990)	17
2.1.4 Tercera Etapa: en vías de una consolidación del proceso de integración (1990 – 1998)	20
<i>Capítulo III.....</i>	27
<i>Apreciaciones generales de los Estados miembros.....</i>	27
3.1 Marco Jurídico Sistema de la Integración Centroamericana (SICA).....	27
3.2 Marco jurídico en relación al transporte en Centroamérica	30
3.3 Situación coyuntural de los estados miembros	31
3.3.1 Coyuntura política regional y mejoras propuestas al modelo de Unión Aduanera	31
3.4 Reflexiones sobre el impacto real en las exportaciones guatemaltecas hacia Centroamérica bajo el marco de la Unión Aduanera.....	39
3.5 Categorías de productos exportados y cantidades	45
3.6 Análisis comparativo sobre cifras de exportación de Guatemala hacia Centroamérica por vía terrestre en el año 2012 y 2013.....	48
3.7 Análisis sobre el incremento en exportaciones guatemaltecas hacia Centroamérica por vía terrestre.	51

<i>Capítulo IV.....</i>	53
<i>Análisis Crítico: La visión sobre la puesta en marcha de una plataforma digital en el comercio terrestre de bienes en la frontera entre Guatemala y Honduras.....</i>	53
4.1Análisis y prospectiva sobre la implementación de un modelo de unión aduanera en toda la región centroamericana	54
4.2 En el corto plazo	60
4.3 En el mediano y largo plazo.....	62
4.4 Conclusiones	65
<i>Recomendaciones.....</i>	66
<i>Bibliografía</i>	68

Introducción

La región centroamericana, compuesta por Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y la República Dominicana, ha sido históricamente un escenario de convergencia económica, social y política. En este contexto, el análisis y la comprensión de los procesos de integración económica y el comercio intrarregional adquieren una relevancia incontestable. En un mundo globalizado, donde los vínculos comerciales y económicos trascienden las fronteras nacionales, la colaboración y la búsqueda de una unión económica sólida se tornan cruciales para el desarrollo sostenible y la competitividad de las naciones.

La presente investigación aborda una cuestión cardinal: ¿cómo ha impactado la integración económica en la región centroamericana, particularmente en el ámbito del comercio intrarregional por vía terrestre? Con una mirada crítica y analítica, examinamos las dinámicas económicas, políticas y sociales que han dado forma al proceso de integración y las implicaciones para los actores involucrados. A través de un enfoque metódico y riguroso, esta investigación busca desentrañar los logros obtenidos, las dificultades encontradas y las perspectivas futuras en el contexto de la integración económica centroamericana.

La región de América Central, marcada por similitudes históricas, culturales y económicas, ha perseguido durante décadas la anhelada meta de la integración económica. Desde los esfuerzos iniciales en la época de la Federación Centroamericana hasta los actuales organismos de cooperación regional como el Sistema de Integración Centroamericana (SICA) y el Sistema de Integración Económica Centroamericana (SIECA), la región ha buscado consolidar una identidad económica conjunta que fomente la prosperidad y el desarrollo en todos los niveles.

El estudio se sustenta en un enfoque metodológico sólido que comprende investigaciones bibliográficas, análisis de datos estadísticos, y entrevistas con actores clave. La recopilación y análisis de cifras macroeconómicas, así como la exploración de dificultades específicas que enfrentan los transportistas en el proceso de comercio intrarregional por vía terrestre, proporcionan una base empírica robusta para nuestras conclusiones y recomendaciones.

Entre los objetivos principales de esta investigación, destaca el análisis del crecimiento de las exportaciones guatemaltecas hacia Honduras y El Salvador durante el año 2013, con un enfoque en el uso del transporte terrestre. Mediante la evaluación de las políticas gubernamentales, los marcos regulatorios y las facilidades creadas por la integración, buscamos determinar en qué medida estos factores han contribuido al aumento del comercio intrarregional. Además, examinamos las dificultades experimentadas por los transportistas y proponemos recomendaciones que podrían fortalecer la eficiencia y competitividad de estas operaciones.

El impacto de la integración económica trasciende el ámbito meramente comercial, influyendo en la geopolítica, las relaciones diplomáticas y la percepción de identidad regional. Al explorar estos aspectos interconectados, esta investigación no solo busca enriquecer la comprensión de la dinámica centroamericana, sino también contribuir al conocimiento más amplio sobre procesos de integración en otras partes del mundo.

En conclusión, el análisis profundo y crítico de la integración económica y el comercio intrarregional en Centroamérica se erige como un pilar fundamental para la toma de decisiones informadas y estratégicas en la región. A medida que se examinan los logros alcanzados y los desafíos pendientes, se abren oportunidades para fortalecer la cooperación y la cohesión en una región unificada por un objetivo común: el desarrollo económico sostenible y la proyección internacional en un escenario global cada vez más complejo.

Capítulo I

Aspectos metodológicos y teóricos

1.1 Aspectos metodológicos

La región centroamericana se caracteriza por sus similitudes económicas, sociales, políticas e históricas en muchos aspectos. Los datos macro del Sistema de Integración Centroamericana (Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y República Dominicana) representan una población total de aproximadamente 62 millones de personas, PIB anual de USD \$366,000,000.00 y un PIB per cápita del 5.9%. (Centroamericana, 2022). Dada la importancia y el auge que se da mundialmente a la comercialización de productos con la llegada de la globalización, productores pequeños, han visto la necesidad de unirse para formar bloques económicos potencialmente reconocidos y adquirir así beneficios para sus economías a un nivel mundial.

El análisis del crecimiento de las exportaciones guatemaltecas que utilizan el transporte terrestre de mercancías hacia Centroamérica bajo el marco de la Unión Aduanera en el año 2013, es fundamental para determinar cómo las facilidades gubernamentales (políticas y económicas) han beneficiado a la economía guatemalteca y el comercio que se da con el resto de países centroamericanos; así como las mejoras recomendables en dichos procesos, esto debido a que dicho intercambio comercial representa más del 50% para nuestros países. (SIECA, 1998).

El presente informe se centra en los datos macro obtenidos durante enero a diciembre del año 2013 en las exportaciones de Guatemala hacia Honduras y El Salvador, que utilizan el transporte terrestre como medio, a la presente fecha ya se ha concretado el proceso de Unión Aduanera entre los tres países mencionados por lo que solamente se mencionarán fechas posteriores al estudio como referencias comparativas. La evaluación y análisis de estas cifras, fueron fundamentales para reconocer la funcionalidad de un sistema económico integrado en las relaciones internacionales de la región centroamericana, así como para el campo de estudio de la cooperación internacional en el mundo.

Las relaciones políticas actuales dependen en su mayoría del factor económico, bajo esta premisa se analizan los cambios políticos de la región. Habiendo establecido la relación economía – política, se determinó el factor de análisis netamente económico y pretende analizar la eficacia del modelo de integración planteado en Centroamérica y como beneficia a los transportistas guatemaltecos.

Los modelos de integración se han replicado a lo largo del mundo en busca de fortalecer las economías emergentes, sistemas políticos débiles, mejorar infraestructura deficiente, incrementar el nivel productivo y ganar mercado en un mundo globalizado desigual. Una vez han sido aplicados, llega el momento de evaluar y analizar la eficacia de dichos modelos y si es viable aplicarlos en otras regiones del mundo y con qué enfoque hacerlo.

Desde la creación de la Federación Centroamericana en épocas coloniales y posteriormente independentistas, se ha tenido la idea de una integración centroamericana que fortalezca la economía e impulse el desarrollo de la región; desde la disolución de la Federación de Estados Centroamericanos (1838) se han realizado numerosos intentos o esfuerzos con el propósito de alcanzar la unión completa y definitiva de los Estados, esto se ha trabajado basado en un modelo progresivo a través de una institución internacional como el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA).

Sin embargo, la creación de diversos organismos regionales centroamericanos, han mantenido viva la idea de una región unificada bajo un mismo concepto tanto político, social y más importante, económico. Organismos en los que cabe mencionarse el Sistema de Integración Centroamericana (SICA), el Sistema de Integración Económica Centroamericana (SIECA), el Mercado Común Centroamericano (MCCA), la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA), el Parlamento Centroamericano (PARLACEN), el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), la Corte Centroamericana de Justicia (CCJ), y en nuestro particular caso de estudio, la Cámara de Transportistas Centroamericanos (CATRANSICA). (Rigirozzi, 2018)

La diversidad de funciones y fines de estos organismos, plasman en la realidad lo descrito en la teoría de integración de las Relaciones Internacionales, en las que debe haber una unificación del sistema económico monetario, un mismo orden político, libre circulación de mercancías y

personas así como la unión aduanera; según esta teoría, al conseguir la totalidad de estos procedimientos, la integración es un hecho. (Balassa, Teoría de la integración económica , 1964).

Con la presente investigación se buscó dar respuesta a las interrogantes antes planteadas, respuestas que serán de beneficio a los exportadores guatemaltecos, así como para las instituciones pertinentes en la integración centroamericana ya que podrán evaluar los alcances que se han tenido y las acciones que deben ser tomadas en aras de incrementar el comercio intrarregional y fortalecer la región como un bloque económico unificado para ser competitivo a nivel mundial.

Los argumentos anteriores llevan a la necesidad de enfocar la investigación bajo los siguientes aspectos:

- ¿Hubo un aumento en las exportaciones guatemaltecas que utilizan el transporte terrestre destinado a Centroamérica durante el transcurso del año 2013 en comparación al año 2012? (enero a diciembre)
- ¿Cuáles fueron las principales dificultades que encontraron los transportistas para trasladar productos y mercancías de Guatemala hacia Centroamérica por vía terrestre?

Las principales dificultades que encontraron los transportistas para trasladar productos y mercancías de Guatemala hacia Centroamérica por vía terrestre fueron:

1. Retrasos en los procesos aduaneros.
2. Infraestructura vial deficiente en ciertas áreas.
3. Complejidades en las regulaciones comerciales.

- ¿Cuáles son las medidas que las autoridades gubernamentales de Guatemala en conjunto con las de Honduras y El Salvador han tomado para potencializar el crecimiento del comercio intrarregional por vía terrestre en los años 2012 y 2013?

Estas interrogantes fueron trazadas bajo los lineamientos principales de la investigación, mismas que servirán como objetivos para la culminación del proyecto.

Con la presente documentación descriptiva se pretende identificar las variables que afectan o benefician el libre movimiento de mercancías por vía terrestre desde Guatemala hacia

Centroamérica en el año 2012, estas variables se han identificado como estructurales, de política y de inversión privada.

1.2 Objetivo general

- Determinar si existió un incremento en las exportaciones guatemaltecas que utilizaron el transporte terrestre hacia Centroamérica durante el año 2013 en comparación al año 2012 y analizar si fue el resultado de las facilidades creadas por la integración.

1.3 Objetivos específicos

- Determinar cuáles son las dificultades para transportar productos y mercancías desde Guatemala hacia Centroamérica por vía terrestre.
- Comprobar la existencia de planes de gobierno o sector privado que tengan como fin potencializar el desempeño actual de Guatemala como proveedor del servicio de transporte terrestre a mercados centroamericanos.

Dentro de los aspectos metodológicos de la investigación, se explica que la recopilación de datos, así como las conclusiones finales fueron de carácter cuantitativo y analítico, lo que permitió partir de datos obtenidos objetivamente y transformarlos en datos subjetivos. Los sectores involucrados forman parte de un sistema multifuncional en el que cada actor juega un papel fundamental; por lo mismo, partiendo del estructuralismo, se pudo entender las relaciones entre ellos y con otros actores externos. (Auzias, 1970)

Dentro de las técnicas que se utilizaron para propósitos investigativos se debe mencionar el aspecto cuantitativo del proyecto y su combinación con la aplicación cualitativa para expresar los resultados del mismo, es decir, la obtención de datos concretos con el fin de analizarlos y asignarles un valor significativo.

Las principales técnicas investigativas serán las investigaciones bibliográficas, los reportes fiscales, considerados hasta el momento los datos más importantes para cuantificar el impacto que se ha tenido en la economía guatemalteca, y entrevistas con actores claves.

Los principales instrumentos investigativos utilizados para fines de recopilación de información serán:

- Recopilación de datos estadísticos
- Revisión y apoyo del Sistema de Estadísticas de Comercio de Centroamérica del portal de la SIECA se tuvo acceso a las cifras de exportaciones guatemaltecas a sus principales socios durante el año 2013.
- Fue consultado y analizado el mapeo de comercio exterior centroamericano recopilado por la Dirección de Inteligencia Económica (SIECA)
- Investigación documental
 - Bibliográfica
 - Hemerográfica
 - Documental

Dentro de las variables que se tomarán en cuenta para la investigación se incluyen:

- Cifras estadísticas de los años 2012 – 2013 en aduanas de comercio destinado a Centroamérica vía terrestre.

Debido a su variación los resultados de nuestra investigación deberán ser medidos forzosamente de manera cuantitativa.

La medición de indicadores ha sido de manera cuantitativa así que se determinó si hubo incremento en el período histórico investigado para determinar si fue beneficioso en ese límite de tiempo. Los indicadores que se han planteado para esta investigación se basan en la relación sujeto – objeto que tienen los actores. Para cuestiones metodológicas se refiere a sujeto a las exportaciones guatemaltecas hacia Centroamérica utilizando el transporte terrestre, y el objeto es el crecimiento económico de dicho sector durante el año 2013.

1.4 Aspectos teóricos

Desde los inicios de la humanidad los hombres se han relacionado con sus semejantes para satisfacer sus necesidades, con el descubrimiento de la agricultura y el asentamiento de las tribus primitivas en un solo lugar, se empieza a configurar una forma de sociedad distinta a la primitiva, y si bien el intercambio de mercancía entre los diferentes grupos humanos es una actividad muy antigua. Se puede hablar de comercio exterior desde el momento en que las sociedades humanas se establecen en un territorio determinado y fijan límites geográficos y políticos a sus sociedades,

a partir de entonces cualquier relación comercial que trascendiera las fronteras es denominada comercio exterior. (Flores A. y., 2017)

Antiguamente los pueblos realizaban el comercio exterior de una manera muy diferente de cómo se lleva a cabo hoy día, el motivo fundamental del intercambio era la complementariedad, esto es obtener mercancías del exterior que no se producían en el interior de un territorio. Con el descubrimiento de América en 1492, el encuentro entre europeos y americanos cambió por completo el panorama comercial de nuestro planeta apareció con fuerza la competencia, la posibilidad de producir mercancías iguales o similares en varios territorios.

Rápidamente, muchos pueblos se empezaron a definir como naciones y gracias a los avances de la ciencia se precisaron con más detalles las fronteras, pero eso trajo consigo las diferencias entre los usos y costumbres de las naciones. Para alcanzar la complementariedad comercial se propuso un sistema de mayor libertad económica entre las regiones de cada país que fortaleciera la unidad nacional en lo económico y social.

Con la constitución y el fortalecimiento de las naciones se inició la ampliación del mercado nacional, y al quedar consolidado este se dio el paso al comercio exterior y con ello la apertura y el desarrollo del mercado internacional. La ampliación del mercado nacional como la expansión del mercado internacional fueron causa y efecto de la producción industrial a gran escala, el desarrollo de los transportes, el uso intensificado del crédito y la moneda.

Actualmente el comercio exterior se realiza como una actividad mercantil que trasciende las fronteras de un país y que por ende quedan sujetas a las legislaciones, normas, usos y costumbres de los países involucrados, así como a los medios de transporte utilizados, a las fuentes de financiamiento que aproveche y a las instituciones y convenios internacionales en cuyo campo queda incluida.

Para describir la causa y efecto que conlleva el intercambio de bienes entre países es necesario examinar las teorías del comercio internacional, en las cuales se distinguen dos grandes corrientes:

- Las teorías que postulan que el intercambio internacional es benéfico que promueve el crecimiento económico de los países y por tanto están a favor de la libertad de comercio.
- las Teorías que apoyan el proteccionismo como instrumento del crecimiento de los países.

Adam Smith, en su teoría de las ventajas absolutas, señala que para que exista comercio entre dos países uno de ellos debe tener ventaja absoluta en la producción de los bienes que se comercian, es decir, que, si un país puede producir la unidad de algún bien con menor cantidad de trabajo que el generalmente empleado que el usado por otro país para producir el mismo bien, entonces el primero tiene una ventaja absoluta. (Smith, 2015)

De acuerdo con esta perspectiva, los beneficios del comercio están basados en el principio de la ventaja absoluta, bajo el siguiente argumento:

Un país puede ser más eficiente que otro en la producción de algunos bienes y menos eficiente en la producción de otros e independientemente de las causas de las ineficiencias, ambos se pueden beneficiar del intercambio, si cada país se especializa en la producción del bien que produce con mayor eficiencia que el otro. (Smith, 2015)

De igual forma es importante mencionar a David Ricardo, quien da una prueba más convincente de los beneficios del intercambio entre países con su teoría de las ventajas comparativas. La regla que rige el valor relativo de los bienes al interior de un país, no es la misma que regula el valor relativo de los intercambios entre dos o más países. (Smith, 2015)

Para Ricardo, es el costo del trabajo relativo o comparativo de las mercancías en cada país un lugar de los costos absolutos lo que determina el valor de los intercambios comerciales. Esta teoría implica tres supuestos simplificadores: inmovilidad relativa de factores, estática y estructura del mercado. (Smith, 2015)

Bajo la línea de las relaciones internacionales, el concepto estructuralista abarca las relaciones entre los Estados y el papel que juegan sus diferentes actores, por lo que fue elegido como modelo en este proyecto de investigación. Debido a la naturaleza del tema la teoría que se desarrolló fue la Teoría de la Integración (Karl W. Deutsch) y se complementó con la Teoría de Sistemas (Ludwig von Bertalanffy y Buckley, 1967) para comprender el correcto funcionamiento de los elementos que conforman la integración regional, así como el éxito de la misma a través de acciones en conjunto que desencadenan un fin.

Como parte de los fundamentos de la teoría de la integración, existe la interacción de múltiples elementos basados en la política y las relaciones de poder entre los individuos, las sociedades, las relaciones internacionales y esencialmente, los Estados. Una de las principales

premisas de esta teoría es la de integrar o hacer un todo con las partes, convirtiendo las unidades antes separadas en componentes de un sistema coherente. (Deutsch, 1980)

La Teoría de Sistemas según Buckley (1967) aborda una cuestión de importancia central en la cual afirma que todos los componentes de un proceso conforman el conjunto en su todo, es decir, que se complementan con los otros y por lo mismo su funcionamiento o decadencia va consecuentemente a afectar a los demás elementos del sistema.

El argumento central de la Teoría de Sistemas es que la intrincada relación entre las partes no puede analizarse fuera del contexto del todo. (Boersner, 1986) El objeto de análisis debe ser, en cambio, las relaciones o los procesos en los diversos niveles del sistema social; en el caso del análisis del crecimiento de las exportaciones guatemaltecas por vía terrestre hacia Centroamérica, se analizaron todos los componentes que alteran o afectan el proceso de integración centroamericana y que en determinado punto tienen injerencia en el comercio intrarregional de los Estados centroamericanos. (Balassa, Teoría de la integración económica, 1964).

Las estadísticas demuestran que existe una relación indudable entre un comercio más libre con el crecimiento económico de un país, todos los países incluidos los más vulnerables económicamente tienen activos humanos, industriales, naturales y financieros que pueden emplear para producir bienes y servicios para su comercialización interna o para competir en sus exportaciones.

Las exportaciones traen consigo un principio denominado “el principio de la ventaja comparativa”, el cual significa que los países prosperan en primer lugar aprovechando sus activos, a sus recursos para producir todo lo que puedan y luego intercambiar estos productos por otros o simplemente comercializarlos. (Prebish, 1999)

Para exportar, lo primero y esencial es mantener y revalorizar la actitud positiva de todo productor, teniendo en cuenta que esto genera un crecimiento económico tanto para el productor como para el país.

Capítulo II

Antecedentes

2.1. El comercio en Centroamérica, acciones y estrategias después de Bali, por la Secretaría de Integración Económica de Centroamérica. (abril 2018)

En el documento se examinan las condiciones actuales de la Región Centroamérica en cuanto a facilitación del comercio, haciendo especial hincapié en los avances y desafíos existentes en el marco de la implementación de la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competencia (ECFCC). El estudio se complementa con la revisión teórica sobre los beneficios económicos que contraen las medidas que facilitan el comercio, específicamente aquellas relacionadas con el acuerdo de Facilitación del comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OCM), de igual manera se realiza un análisis comparativo de la región, respecto a las mejores prácticas internacionales, evaluadas mediante los rankings internacionales más consultados en la materia. Con la finalidad de rescatar la relevancia de la facilitación del comercio en el proceso de integración económica en Centroamérica.

Obteniendo como conclusiones del mencionado estudio las siguientes:

- El contexto económico internacional en la actualidad representa para la región centroamericana un nuevo conjunto de desafíos en su propósito de insertarse de manera competitiva en los mercados internacionales. En este sentido, la facilitación del comercio debe ser considerada como un espacio de política pública y cooperación que puede impactar positivamente en el bienestar de la población centroamericana.
- La implementación en cuanto a facilitación de comercio según pares de fronteras y pares de países, es una de las variables claves para fortalecer el intercambio económico entre los pueblos, sin embargo, es pertinente la búsqueda de mecanismos que logren alinear la ejecución de estas iniciativas en el plano regional, en el tiempo y con ello evitar la existencia de geometría variable en los procesos de gestión aduanera.

- Realizar esfuerzos encaminados en la sistematización de información a nivel nacional y el intercambio de la misma a nivel regional. De manera complementaria, la evaluación de impacto de las medidas de facilitación de comercio es una variante clave en el análisis de viabilidad que pueden requerir las entidades gubernamentales a la hora de buscar su financiamiento.
- La incorporación de nuevas metodologías de medición de impacto que busquen combinar la evaluación de resultados en materia de costos y tiempo es un espacio de trabajo en el cual Centroamérica puede concretar importantes avances en el futuro inmediato gracias a la existencia de normativa regional armonizada y la infraestructura tecnológica que brinda soporte al comercio intrarregional.

Como antecedente al sistema actual, desde el siglo pasado, la creación de las Provincias Unidas de Centroamérica (1821), los 5 países de Centroamérica se unen después de la independencia de España y el fallido intento de anexión a México; sin embargo, tras la deserción de las autoridades locales de los Estados, la organización federal propuesta no llega a consolidar el poder. Seguido a esto se presentan casos aislados en los siguientes años, en los que la propuesta de una región integrada parecía nuevamente factible, sin embargo, diversos fueron los motivos por los que no se llevan a cabo.

Siendo el año 1842, se fusilaba a Francisco Morazán luego de un ensayo fallido de reunificación. De igual forma en 1847 se presentaba la idea de unión de los países tras la intervención extranjera en Nicaragua, con un gobierno provisional, cuyo objetivo fundamental sería el de prestarse recíprocamente auxilio para la conservación de su independencia y soberanía. El carácter coyuntural de la unión, para rechazar la dominación norteamericana, se convirtió en el mismo factor desencadenante del fracaso de este nuevo intento. (Boersner, 1986)

Es importante resaltar que en los siguientes años se dieron nuevamente intentos fallidos de unificación, sin lugar a dudas uno de los mayores desaciertos de la época fue dirigir la unificación enfocada en una consolidación política y no de relaciones económicas. Se considera esta una de las mayores diferencias y ventajas del actual sistema de integración centroamericano. (Camacho, 1988)

Por esta razón, los países centroamericanos han continuado con los esfuerzos políticos para materializar el proceso; actualizando sus estructuras comerciales con mira hacia la competencia internacional, con el fin de no repetir los mismos errores del pasado. Para entender adecuadamente

la evolución de lo que hoy se conoce como Sistema de la Integración Centroamericana, es posible dividir el proceso en tres etapas cronológicas:

1. La creación del Mercado Común Centroamericano en 1961 hasta la década de los ochenta (1980), cuando por factores externos como la crisis de la deuda externa y la recesión de la economía mundial, obligan a los gobiernos a detener sus intenciones.
2. De la década de los ochenta hasta 1990, en la que los gobiernos atravesaron crisis políticas internas debido a la existencia de conflictos armados dentro de los países y entre ellos mismos.
3. Tras la consolidación de la paz y la estabilización económica permitieron al proceso retomar con más fuerza sus objetivos, planteando metas de carácter global. (Morales, 1992)

2.1.1 Transporte en Centroamérica y la importancia de la economía regional

En este estudio se analiza la importancia para la región de Centroamérica los tres principales medios de transporte marítimo, aéreo y terrestre. Destacando que la CEPAL asocia la facilitación del comercio con el transporte, debido al papel fundamental que este juega para la eficiencia de los procedimientos del comercio internacional, precisando que la calidad del transporte impacta directamente en los tiempos y costos de las transacciones económicas internacionales, destacando como consideraciones finales las siguientes

- La inserción en mercados internacionales por la vía del comercio internacional y la posición estratégica de la región centroamericana, la convierte en un importante agente exportador e importador de servicios de transporte.
- Es necesario las mejoras en la infraestructura vial para facilitar el transporte de mercancías.
- La intermodalidad es un aspecto que se debe transversalizar de manera estratégica en la planificación de políticas públicas y en el desarrollo de proyectos de infraestructura y movilidad en Centroamérica.
- Desde una perspectiva regional, el alineamiento entre las acciones sobre facilitación del comercio y desarrollo de infraestructura serán articuladas con la puesta en marcha tanto de la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad con énfasis en Gestión Coordinada de Fronteras como de la Política Marco Regional de Movilidad y Logística (Morales, 1992)

2.1.2 Primera etapa: creación del mercado común Centroamericano (1961 – 1980)

La Comisión Económica Para América Latina y El Caribe (CEPAL) desempeñó un papel muy importante en la creación del MCCA, tras promover la integración gradual y progresiva de las economías de los países del istmo y la coordinación de los programas de desarrollo económico. El 4 de junio de 1961 se firma el Tratado General de Integración Económica Centroamericana, con aspiraciones no solo económicas, sino también políticas y lo más destacable, fue la incorporación de políticas de desarrollo de cada uno de los países. (Bermúdez, Adán, 1998)

La forma en que se planteó el proceso buscaba conseguir una integración gradual, brindando las facilidades de:

1. Una zona de libre comercio, misma que se perfeccionaría en un plazo de diez años.
2. La implementación uniforme de aranceles, se fija plazo de cinco años para ser completada.
3. Iniciar un proceso de industrialización basado en la reciprocidad y la equidad. Esto con el fin de operar en condiciones razonablemente rentables y competitivas.

Inicialmente se percibieron efectos positivos cuantificables tras el establecimiento del MCCA, ya que la proporción de comercio intra-regional incrementó del 7.5% hasta un 25% entre 1960 y 1980, consistiendo en su mayoría a manufacturas previamente importadas de otras partes del mundo. (Melgar, Integración económica y relaciones comerciales en Centroamérica. En Capítulos: Tendencias de la Integración de América Latina y el Caribe, 1997)

A pesar de estas aparentes mejoras, se puede afirmar que, si bien la economía de la región estaba reactivándose, así también surgieron aspectos que mermaron su crecimiento. Dentro de la medición de exportaciones intra – regionales, no parecía haber incremento significativo, debido a que las importaciones extra – regionales aumentaron de forma aún más dinámica. Esto debido a que la estructura de importaciones de los países miembros no se modificó y continuaban con una fuerte dependencia de productos primarios (en su mayoría de carácter industrial), por la falta o tal vez, deficiente, proceso de industrialización de la región, los países se veían en la necesidad de acudir a exportadores de otras partes del mundo.

Retomando el tema de la reciprocidad y equidad del tratado, puede decirse que se obtuvieron resultados insatisfactorios para ciertos países. La distribución del comercio intrarregional fue muy desigual desde el principio para países como Costa Rica, Honduras y Nicaragua, por el otro lado, Guatemala y El Salvador se favorecían con exportaciones de mayor volumen gracias a su mayor capacidad de producción. Este fue otro de los factores que desencadenaría la crisis.

Profundizando en los factores desencadenantes, el conflicto armado se manifestó en problemas de orden político en toda la región, teniendo consecuencias negativas en el funcionamiento del mercado común. El conflicto bélico entre El Salvador y Honduras incrementó el malestar político llevando a una reforma constitucional hondureña que le habilitaba únicamente a participar en tratados bilaterales, le dejaría finalmente fuera del esquema. (Gordon, Sara, 1989).

En 1976, la SIECA presenta el documento “Proyecto de Tratado de la Comunidad Económica y Social Centroamericana”, el cual incluía temas sociales como salud, alimentación, empleo, seguridad social, cultura y educación, entre otros. Según analistas, esto se hizo con la intención de eliminar cualquier enfoque puramente comercial y dirigirla hacia metas mucho más ambiciosas, con la crisis de los años ochenta la propuesta quedó completamente descartada.

2.1.3 Segunda etapa: crisis de la integración Centroamericana (1981 – 1990)

Durante la crisis de los ochenta, la actividad económica de la mayoría de países del continente se vio afectada. El caso particular de Centroamérica, lo enfrentó como bloque al principio, sin embargo, tomaron acciones individuales que llevarían consecuentemente una vez más, a la desintegración. Dentro de los aspectos de la crisis que impactarían directamente a la región de forma negativa están la inflación mundial, la devaluación del dólar y la crisis de la deuda externa latinoamericana. Durante los años anteriores, los modelos económicos centroamericanos habían sido aceptables en relación a la brecha importaciones – exportaciones; sin embargo, la región no había logrado reducir su vulnerabilidad externa, ya que continuó dependiendo de las exportaciones de bienes primarios, por lo que el descenso en la demanda, redujo la capacidad de compra de los países.

Adicionalmente se dieron conflictos armados como el caso de El Salvador y Nicaragua, este conflicto generó mucha desconfianza e inestabilidad en la región que llevaron al esquema de

integración a su desarticulación debido a la fuga de capitales, disminución del comercio intra-regional y la paralización económica por actos de violencia contra las fuentes productivas. Otro de los factores que contribuyó a la desintegración en esta etapa fueron las acciones que cada país tomó como reacción a la crisis. Todos los gobiernos de turno implementaron medidas restrictivas de importaciones regionales e impulsaron las exportaciones extra-regionales. (Bulmer, 2014)

Es importante resaltar que la región, al igual que el resto de América Latina, tuvo dificultades con la deuda externa y esto se tradujo a una inestabilidad en la macroeconomía de los países; esta situación determinó la intervención de organismos de crédito internacionales. Es importante analizar la forma en que cada país buscó medidas alternas para sobrellevar la crisis.

El caso particular de Costa Rica recibió cerca de 250 millones de dólares en cinco años del Banco Mundial, aunque el apoyo más importante llegó de donaciones y otras ayudas internacionales, poco fue endeudamiento. Este “extraordinario financiamiento externo, junto con un moderado crecimiento de las exportaciones permitió financiar los compromisos de deuda y una importación creciente” (BancoMundial, s.f.)

Diferente fue el escenario para El Salvador, mucho más problemática debido a la existencia de un conflicto armado interno, que, aunado a la fuerte dependencia externa del café como principal producto exportado, representó el desinterés total por el proceso integracionista. Para la economía salvadoreña, el comportamiento de la economía cafetalera era tan importante que su dinamismo en las exportaciones dependía únicamente por la variación en el flujo comercial de café. Es a través del café que se consolida la incorporación del país al mercado internacional y su incorporación en la periferia capitalista. (BancoMundial, s.f.)

El caso de Nicaragua es similar al de El Salvador debido a que ambos sobrellevaron un conflicto interno durante la época de la crisis, sin embargo, Nicaragua nunca logró beneficiarse del proceso de integración como lo habían hecho sus similares Guatemala y El Salvador, por lo que, tras la necesidad de resolver sus conflictos internos, no impulsó la integración. Para Nicaragua las secuelas de la guerra afectaron la economía nacional de manera radical y le llevaron a una hiperinflación única en Centroamérica.

Durante el período 1979-1983 la variación de los precios del consumidor final había sido del 32%, en el siguiente periodo había sido de 3,232.9% y en 1990 había aumentado a 6,850%. (-

BID-, Progreso Económico y Social en América Latina, 2005) Hoy en día el subdesarrollo y las dramáticas secuelas de la crisis, se viven aún en las calles de Nicaragua. Una característica que todos los países vivieron fue la disminución de divisas que ingresaban, lo que llevó a dificultades manteniendo el flujo comercial y, por ende, la capacidad de pago. Aunque este punto no parece haber tenido mucho impacto en comparación otros eventos, según Bulmer “se realizó intercambio por medio de divisas débiles locales e incluso canje de productos” (Bulmer, Victor, 1992).

Tras este análisis histórico de la década de los ochenta, puede inducirse que la crisis de los países centroamericanos fue tan grave que el tema de la integración, sencillamente no fue prioridad para ningún miembro. Las diferentes políticas económicas se basaron en la defensa de cada uno de los sectores nacionales dejando por un lado el modelo de integración, aumentando los niveles de protección y las barreras no arancelarias. Definitivamente la resolución de los conflictos bélicos de la región era obligatoria para poder volver a pensar en una integración, incluso más que la resolución de los problemas económicos.

En el caso de Guatemala, fue hasta la segunda mitad de los ochenta en que gracias al proceso de Esquipulas se pudo formular una solución propia e interna para alcanzar una paz firme y duradera, misma que puso fin al conflicto guatemalteco. (Mejías, 2009)

A finales de la década de los ochenta, la ayuda internacional traía condicionantes específicas, obviamente se obligaba a los países centroamericanos a llevar a cabo reformas estructurales y políticas de estabilización económica, que en muchos casos obraron en contra de la integración ya que contenían medidas contrarias a los propósitos integracionistas. Dentro de este nuevo modelo se contemplaba la necesidad de promoción de exportaciones no tradicionales y en el regreso a las exportaciones extra-regionales como las fuentes de crecimiento. (Mejías, 2009)

En síntesis, aunque la crisis de los ochenta, acabaría con el modelo integracionista de la época, los países miembros no abandonaron la idea del todo, sino que se dieron cuenta de la necesidad de implementar nuevas reformas y mecanismos acordes a las tendencias mundiales y necesidades emergentes de los países interesados en la integración.

2.1.4 Tercera Etapa: en vías de una consolidación del proceso de integración (1990 – 1998)

La década de los noventa ha representado, para los países centroamericanos, el logro de las metas de estabilización económica y reforma estructural. Las medidas de estabilización que empezaron a ser aplicadas hacia finales de la década anterior, tenían como finalidad reducir y eliminar los desequilibrios más evidentes, mientras que el ajuste tenía como propósito modificar la estructura económica, eliminando de una vez por todas las deficiencias más notorias del sistema económico, tales como la inflación y el débil crecimiento. Durante el periodo de 1990 a 1998 el PIB real de la región se expandió a una tasa media anual del 4.6%, en comparación con la de los años ochenta de 1.3%¹. (Beteta & Moreno-Brid, 2014).

En términos concretos, se logró reducir la inflación de la subregión significativamente. En conjunto, hasta 1990 la inflación de la subregión era bastante alta por la influencia que ejercía la altísima variación de precios en Nicaragua. Después de 1995 la inflación de la subregión oscila en torno al 13% y la mayoría de naciones ha reducido el déficit público, de manera importante. En cuanto a la deuda externa, si bien es cierto que había disminuido bastante, es necesario aclarar que aún permanecía muy por encima del promedio mundial.

El logro de la paz en los países de Centroamérica y la estabilidad económica, después de los programas de ajuste y reforma estructural, permitieron a los países centroamericanos, volver a pensar en la integración como una estrategia conjunta de desarrollo, como una necesidad para competir en el mundo globalizado de los noventa. (Mejías, 2009)

Para la entonces década de finales de los 90 parecían ser mayores los intereses de cada país en la integración que los intereses vulnerados por el proceso. Existió un mercado consolidado que, aunque pequeño y débil, en comparación con otros mercados regionales, vino precedido por cerca de 40 años de experiencia previa. Existió también un conjunto de circunstancias externas que hicieron imperativo, el conocimiento de los mercados internacionales y, sobre todo, el potenciamiento de las ventajas competitivas de cada país, para poder beneficiarse de la internacionalización económica y de la integración global. (Mejías, 2009)

Ello motivó a los países centroamericanos a darle un nuevo impulso al proceso, aprovechando la estabilidad de la época, tanto política como económica, para estrechar las

¹ Ver cuadro 2.1.3.1

relaciones entre países, en busca de la unión política que no pudo ser alcanzada en el siglo pasado. (Mejias, 2009)

Este nuevo esfuerzo se reflejó en la constitución del Sistema de la Integración Centroamericana, realizada en diciembre de 1991, no solo entre los países tradicionalmente reunidos en el marco de la integración, sino también incluyendo a Panamá dentro del sistema. El denominado Protocolo de Tegucigalpa, firmado por Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá, estableció el marco jurídico y el ordenamiento institucional del Sistema que entró en funcionamiento el primero de febrero de 1993. (CEPAL, Panorama de la inserción internacional de América Latina y el Caribe, Tendencias 2005, 2004)

En la nueva propuesta surgieron intereses no solo económicos, sino también, sociales, culturales, ecológicos y políticos, dándole un carácter mucho más amplio a la integración e involucrándola con la estrategia de desarrollo humano diseñado en cada uno de los países, con perspectiva regional (algo que no se logró en los modelos anteriores).

Se aprovecharon las experiencias del pasado en materia de integración económica, así como las lecciones dejadas por las crisis económicas y políticas, los conflictos bélicos, difícilmente superados en la región; lo que, aunado a las reestructuraciones constitucionales internas y a la existencia de regímenes democráticos, contribuyó con el desarrollo sostenible con el fin de convertir a Centroamérica, en una región de desarrollo, libertad, paz y democracia. (González, 2016)

Fundamentalmente el SICA (1991) respondía a la necesidad de fortalecer los vínculos institucionales entre los países, después de haber logrado un avance significativo en materia de integración económica. La integración institucional permitió que el tema de la integración política, en el marco de los modernos acuerdos y convenios internacionales, vuelva a ser tratado en la región, con el apoyo de las organizaciones internacionales como Naciones Unidas y la Organización de Estados Americanos. De esta manera, y con unos propósitos, objetivos y principios definidos, concretos y estructurados, se pudo llegar a un proceso más inclusivo y equitativo para los Estados. (González, 2016)

Uno de los aspectos más importantes de esta nueva organización, fue el reconocimiento de la importancia de conservar y profundizar la democracia en cada uno de los Estados firmantes,

para que el proceso sea equilibrado y beneficioso para los mismos. Dado que, en años anteriores, durante la década de los ochenta, uno de los problemas de la integración, fue la existencia de conflictos armados al interior de varios países, el logro de la consolidación de la democracia se convierte en un requisito imprescindible para asegurar el éxito de la integración. A su vez se sienta un precedente muy importante para los modelos gubernamentales de los siguientes años.

Por todo ello, la nueva integración es global al abarcar los aspectos económicos, sociales, culturales, políticos y ecológicos, y al promover el desarrollo integral en forma equilibrada. (González, 2016)

Centroamérica y la República Dominicana: crecimiento económico, 1960-2011
(En tasas medias de variación anual del PIB real)

País	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2008	2009	2009-2011	1990-2011
Panamá	8,0	5,5	1,4	5,1	6,5	3,9	9,1	5,9
República Dominicana	5,1	7,1	2,4	6,1	5,2	3,5	6,1	5,6
Costa Rica	6,0	5,6	2,4	5,2	5,0	-1,0	4,4	4,7
Guatemala	5,5	5,7	0,9	4,1	3,8	0,5	3,4	3,7
Honduras	4,5	5,4	2,4	3,3	5,0	-2,1	3,2	3,7
Nicaragua	6,9	0,4	-1,4	3,4	3,3	-1,5	4,6	3,3
El Salvador	5,6	2,3	-0,4	4,6	2,6	-3,1	1,4	3,2
Subregión	5,8	4,8	1,3	4,8	4,6	0,8	4,9	4,6
América Latina	5,5	5,9	1,4	3,1	3,6	-2,0	5,2	3,2

Cuadro 2.1.3.1 Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de cifras oficiales.

Las medidas señaladas, también han tenido un impacto significativo en el crecimiento subregional, caracterizado por un leve incremento de las exportaciones y un gran aumento de las importaciones. Este último aspecto merece ser resaltado, ya que, si obedece a factores estructurales más que coyunturales, podría significar una debilidad importante en el proceso de integración intra-regional y extra-regional.

Partiendo de una situación inicial de déficit de comercio exterior, este patrón de incremento en Centroamérica mostró una tendencia a requerir cada vez mayores recursos externos para financiar el creciente déficit comercial como proporción del PIB.

Así como la adopción de políticas de estabilización, en un primer momento, actuó en contra de la integración al favorecer las exportaciones extra-regionales, también, el hecho de haber generado un entorno con mayor certidumbre resulta favorable para la consolidación del proceso de integración que se busca en esta década. Además, el proceso de integración que se busca en la actualidad, se ve enriquecido por la experiencia acumulada a través de más de 30 años de funcionamiento del Mercado Común. (CEPAL, Panorama Social de América Latina 2011, 2011)

Con esta nueva visión, en julio de 1991 se realizó una Cumbre de Presidentes en San Salvador, con el fin de darle un nuevo impulso al proceso y trabajar en temas, que involucren algo más que el simple intercambio comercial.

En esta reunión se acordó volver a un arancel externo común que se aplicaría a finales de 1992. Para no caer en la rigidez de años anteriores quedó previsto que tuviera 4 tasas básicas:

- 5% para bienes de capital e intermedios no competitivos
- 10% para bienes de capital e intermedios competitivos
- 15% bienes de consumo no competitivo
- 20% bienes de consumo competitivo. (Mejias, 2009)

En esta ocasión se reincorporó Honduras y, por su parte, Panamá empezó a plantear la posibilidad de ingresar al proceso. Es decir que el proceso retoma un nuevo impulso, que ha sido factible a raíz de darse mejores condiciones económicas y por la disminución de las tensiones políticas. (-BID-, Progreso Económico y Social en América Latina, 2005)

En este momento la filosofía de la integración era más o menos la siguiente: "El nuevo plan de integración regional es visto como complemento a ese interés en exportaciones de bienes no tradicionales al resto del mundo y como ayuda para crear la base institucional para la participación de Centroamérica en el sistema de comercio internacional". (Melgar, Integración económica y relaciones comerciales en Centroamérica, 1997)

Lo que ha ocurrido en los años siguientes a este acuerdo es la búsqueda de la armonización de políticas para lograr la creación de una ventaja competitiva en función de la localización geográfica estratégica que tiene la zona frente a mercados tan importantes como el NAFTA y el Mercosur.

La preocupación de la mayor parte de los investigadores es que el esquema no genere los mismos problemas que en los años ochenta, para esto es necesario establecer un área económica armonizada, en la cual las políticas sean convergentes con la integración y que la participación en los costos y beneficios del proceso sea equitativa.

El tema cobra importancia por el contexto en el cual se están desarrollando los acuerdos internacionales, dirigidos fundamentalmente hacia la consolidación del Área de Libre Comercio de las Américas, en dónde la competencia con Estados Unidos plantea un gran reto para todas las economías latinoamericanas. La mejor posibilidad de competencia que se divisa es la conformación de bloques regionales.

Resulta interesante analizar el impacto que tuvo para América Central la formación del Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, Canadá y México. Hasta el momento las evaluaciones realizadas al respecto, muestran que América Central sufrió un leve deterioro de su competitividad en los Estados Unidos, ya que México es un país competidor en la mayor parte de sectores, y ahora tiene un acceso libre para sus productos en el mercado norteamericano.

Otro aspecto que debe enfrentar la subregión es la competencia por inversión extranjera que con la formación del NAFTA se empezó a dirigir hacia México, en detrimento de la inversión realizada en Centroamérica.

Estas dos razones justifican ampliamente la creación de una zona de libre comercio centroamericana, con la cual se pueda dar la ampliación de los mercados, y se inicie un proceso de preparación para la competencia con los demás países fuera de la subregión.

Sobre este asunto se especuló un poco, pues se suponía que el trámite normal hacia el ALCA sería a través de una adhesión paulatina al TLC. Este proceso tendría sus ventajas tal como lo plantea Saborío: "otra ventaja de un área de libre comercio es su naturaleza contractual, es decir, que contendría condiciones de acceso al mercado de EUA que no podrían ser modificados unilateralmente por ese país." (Constantine, 1991)

Se plantea esto a propósito del dinamismo que han tenido las exportaciones no tradicionales a Estados Unidos, gracias a un plan de preferencias otorgado unilateralmente, es decir que podía ser suspendido en cualquier momento dejando a los productores centroamericanos con inversiones realizadas y sin mercado.

Desde el punto de vista comercial, el flujo entre los países miembros ha retomado el dinamismo de otras épocas y sobretodo se ha logrado llevar a cabo un proceso de diversificación importante. En el caso de Costa Rica, por ejemplo, "las exportaciones no tradicionales han crecido a una tasa anual promedio de 27%, gracias, en parte a los incentivos. El costo fiscal del programa, sin embargo, ha sido muy elevado y continúa aumentando. Solo los beneficios tributarios (CATS) representan casi 7% del presupuesto del gobierno" (-BID-, Progreso Económico y Social en América Latina, 2005). Aunque subsiste la desigualdad del ingreso y la débil articulación entre los sectores industriales.

Lo cierto es que, en la actualidad (2022), el comercio subregional se desempeña en un ambiente mucho más favorable al intercambio, aunque esté dominado por productos agrícolas más que por productos industriales. Sería de esperar que el comercio intra-regional estuviera conformado por productos manufacturados, pero la larga tradición en exportación de productos primarios parece imponerse, inclusive al interior de la subregión.

De acuerdo con observaciones de Bulmer (2010), el único sector manufacturero que ha desarrollado un mercado regional, impulsando exportaciones es el de productos químicos, lo cual es explicable por las estrategias de las firmas multinacionales que operan en un país para surtir la subregión. En el caso de otros sectores como textiles, confecciones y alimentos diferentes al café y banano, la debilidad comercial está relacionada con la existencia de barreras diferentes al arancel, como por ejemplo las redes de distribución.

Puede concluirse, entonces, que los procesos de integración en la década de los noventa se afrontan retos bastante diferentes de los que tuvo que afrontar en el pasado. Desde el punto de vista comercial, la integración es buena y útil, además necesaria e inevitable, por cuanto ni Centroamérica, ni ningún país del mundo puede quedar al margen la tendencia de globalización; lo interesante es que los países puedan insertar la subregión en la economía mundial, de forma que sus economías no se vuelvan más vulnerables.

Desde un segundo punto de vista, y muy relacionado con el anterior, la integración en el actual contexto no solo implica, la libre circulación de bienes y servicios, sino que también implica la libre circulación de factores, por lo que el proceso alcanza dimensiones vitales para el desarrollo económico y el bienestar en cada una de las naciones.

En el siglo XX, la existencia de nuevos intereses en el marco de una necesaria vinculación al exterior a través del intercambio comercial y una mejor infraestructura de comunicaciones, han permitido que el tema de la unión centroamericana se convierta en un proceso de integración lento pero progresivo, con objetivos tanto económicos como institucionales.

A comienzos de siglo se creó la Corte Centroamericana de Justicia, en el marco de un nuevo Tratado, que tenía la innovación de incluir la presencia de los gobiernos de México y Estados Unidos como garantes del proceso. Una de las instituciones más importantes para el proceso de integración en la historia reciente de Centroamérica ha sido la Organización de los Estados Centroamericanos (ODECA), que nació en 1951 por iniciativa del presidente Osorio de El Salvador, y tomando como modelo la naciente Organización de los Estados Americanos. La motivación para esta organización fue la siguiente:

Los esfuerzos de parte de diferentes grupos, en distintas épocas, encaminados a lograr la Unión Centroamericana, han fracasado; unos por demasiado idealistas; otros, por querer abarcar demasiado en poco tiempo; algunos por haber pretendido hacerlo por medio de la fuerza; y casi todos por haber subestimado las enormes barreras de todo género que separa hondamente a los pueblos y gobiernos centroamericanos y los intereses creados que pudieran afectarse al convertirse en realidad esa unión política. (Ricardo Zapata Martí, 2004)

La idea era preservar la soberanía de cada uno de los Estados, bajo los principios de respeto mutuo y no intervención, realizando actividades de cooperación voluntaria con el objetivo de mantener la paz regional para finalmente alcanzar la unidad política.

Como órgano permanente de la ODECA, se creó la Oficina Centroamericana, que actuaba como Secretaría General; y como órganos temporales, la Reunión eventual de presidentes y ministros, una Reunión Obligatoria de Cancilleres y el Consejo Económico.

En 1962, se llevó a cabo la reestructuración de la ODECA, en la Sexta Reunión de Cancilleres, que aprobó la nueva Carta, denominada de San Salvador.

A pesar de los pocos resultados concretos, puede decirse que la ODECA abrió el camino y propició la integración económica que nació con el Mercado Común Centroamericano.

Capítulo III

Apreciaciones generales de los Estados miembros

3.1 Marco Jurídico Sistema de la Integración Centroamericana (SICA)

El SICA tiene por objetivo fundamental la realización de la integración de Centroamérica, para transformarla en una región de desarrollo, libertad, paz y democracia. (SICA, 1991) Para realizar este objetivo se ha organizado por medio de un Consejo de Ministros de Relaciones Internacionales y la Secretaría General del SICA (SG-SICA). (SICA, 2010)

De acuerdo con el Protocolo de Tegucigalpa, la Secretaría General debe: "apoyar y dar seguimiento a las decisiones de la Reunión de presidentes y de los Consejos de Ministros, impulsando y coordinando con los órganos e instituciones del SICA y foros de cooperación, acciones a favor de la integración regional y de su proceso de reforma institucional, que se traduzcan en beneficios tangibles para los centroamericanos. Asimismo, promover la participación de la sociedad civil y la práctica de una cultura de integración, propiciando así un marco de coherencia y unidad a todo el sistema". (SICA, 2010)

La Secretaría General del SICA vino a realizar las tareas que anteriormente realizaba la secretaría del MCCA (SIECA), encargándose de los estudios técnicos, las acciones regionales necesarias y de actuar como facilitador de las negociaciones que lleven a la Unión Centroamericana.

Para la mejor operatividad del sistema, se contemplaron varios subsistemas:

- Subsistema de Integración Económica
- Subsistema de Integración Social
- Subsistema de Integración Cultural
- Subsistema de Integración Política

De esta manera el proceso de integración, logra cubrir campos en los que antes, no se había pensado en términos regionales, e incluso plantea temas tan importantes como los derechos humanos y la igualdad de género. En esta tarea, cobra importancia la acción de la Secretaría del SICA, ya que debe realizar el seguimiento de las decisiones y políticas regionales, proveer los elementos técnicos necesarios para la toma de decisiones y asegurar el cumplimiento de los compromisos del Protocolo de Tegucigalpa, y todos los convenios suscritos como desarrollo de ese Protocolo.

Con la conformación de los subsistemas y el ordenamiento jurídico del SICA, se le atribuyeron asignaciones específicas para alcanzar su objetivo.

- Consolidar la democracia y fortalecer sus instituciones sobre la base de la existencia de Gobiernos electos por sufragio universal, libre y secreto, y del irrestricto respeto a los derechos humanos.
- Concretar un nuevo modelo de seguridad regional sustentado en un balance razonable de fuerzas, el fortalecimiento del poder civil, la superación de la pobreza extrema, la promoción del desarrollo sostenido, la protección del medio ambiente, la erradicación de la violencia, la corrupción, el terrorismo, el narcotráfico y el tráfico de armas.
- Impulsar un régimen amplio de libertad que asegure el desarrollo pleno y armonioso del individuo y de la sociedad en su conjunto.
- Lograr un sistema regional de bienestar y justicia económica y social para los pueblos centroamericanos.
- Alcanzar una unión económica y fortalecer el sistema financiero centroamericano.
- Fortalecer la región como bloque económico para insertarlo exitosamente en la economía internacional.
- Reafirmar y consolidar la autodeterminación de Centroamérica en sus relaciones externas, mediante una estrategia única que fortalezca y amplíe la participación de la región, en su conjunto, en el ámbito internacional.

- Promover, en forma armónica y equilibrada, el desarrollo sostenido económico, social, cultural y político de los Estados miembros y de la región en su conjunto.
- Establecer acciones concertadas dirigidas a la preservación del medio ambiente por medio del respeto y armonía con la naturaleza, asegurando el equilibrado desarrollo y explotación racional de los recursos naturales del área, con miras al establecimiento de un Nuevo Orden Ecológico en la región.
- Conformar el Sistema de la Integración Centroamericana sustentado en un ordenamiento institucional y jurídico, y fundamentado asimismo en el respeto mutuo entre los Estados miembros. (SICA, 1991)

En cuanto al ordenamiento jurídico, la Carta de referencia es el Protocolo de Tegucigalpa; sin embargo, se han firmado otra serie de acuerdos y convenios, en los cuales se han ido incorporando temas más allá de lo económico e institucional.

1. Protocolo de Tegucigalpa: Tratado-Constitución del SICA
2. Alianza Centroamericana para el Desarrollo Sostenible (ALIDES)
3. Convenio de Estatuto de la Corte Centroamericana de Justicia (CCJ)
4. Tratado Constitutivo del Parlamento Centroamericano y Protocolos (PARLACEN)
5. Protocolo de Guatemala al Tratado General de Integración Económica Centroamericana
6. Tratado de Integración Social
7. Tratado Marco de Seguridad Democrática
8. Tratados o Convenios sobre medio ambiente
9. Tratados o Convenios sobre aspectos culturales

Este conjunto de entidades, principios, propósitos y ordenamiento jurídico, dan vida al Sistema de la Integración Centroamericana, constituyendo una etapa más del proceso de integración hacia la unidad buscada por los países centroamericanos desde el siglo pasado. Sin embargo, puede decirse que este nuevo intento tiene mayor fuerza institucional y que al tener como

antedecedente todos los intentos anteriores, puede sortear de manera más eficaz los obstáculos existentes en el proceso.

3.2 Marco jurídico en relación al transporte en Centroamérica

La Cámara de Transportistas Centroamericanos más conocida por sus siglas como CATRANSICA, es una entidad privada, no lucrativa, con personería jurídica propia, que está conformada por empresas del transporte por carretera. Es una entidad legalmente constituida, fue fundada el 19 de abril de 1994 por un grupo de empresarios guatemaltecos del transporte intra-centroamericano de carga que buscaron una alternativa común que permitiera alcanzar una opción para la obtención de los mecanismos de facilitación al transporte del área centroamericana.

Actualmente, CATRANSICA brinda a los empresarios transportistas Centroamericanos que lo requieran, todas los servicios en materia de Facilitación al Transporte de la región centroamericana, lo cual permite a las empresas asociadas y afines, prestar un mejor servicio de transporte en beneficio propio y de los usuarios contratantes, contribuyendo a reducir los Costos Operativos de cada asociado y contribuyendo cada día a mejorar las condiciones de prestación del servicio de transporte por carretera.

La Cámara de Transportistas Centroamericanos en el ámbito nacional forma parte de la Coordinadora Nacional de Transportes de Guatemala, (CNT); en el ámbito regional forma parte como miembro de la Federación Centroamericana de Transporte (FECATRANS); y en el ámbito continental es también miembro fundador de la Cámara Interamericana de Transporte (CIT), que tiene su sede central en Brasil y agrupa a entidades privadas del transporte del continente americano. Parte de los acuerdos que respaldan el Marco Jurídico del transporte terrestre de mercancías en Centroamérica son:

- Acuerdo Centroamericano sobre Circulación por carretera
- Capítulo VI del transporte (Código de Comercio de Guatemala)
- CAUCA III
- Ley de transportes
- Reglamento de pesos y dimensiones
- Reglamento sobre el régimen de tránsito aduanero internacional terrestre
- Guía de obligaciones legales para transportistas

- Información sobre el registro de transportistas aduaneros guatemaltecos para el tránsito internacional de mercancías. (CATRANSICA, 2002-2004)

3.3 Situación coyuntural de los estados miembros

3.3.1 Coyuntura política regional y mejoras propuestas al modelo de Unión Aduanera

El comercio exterior mundial para el año 2012 se mantuvo más abierto que a finales del siglo pasado. La mayoría de los países han reducido unilateralmente sus niveles de protección arancelaria y muchos han firmado acuerdos comerciales preferenciales que reducen los aranceles sobre las importaciones de sus socios.

Entre los países centroamericanos, el arancel promedio aplicado a las importaciones de bienes es bajo (2%) (Organización Mundial del Comercio 2012). Sin embargo, existen costos asociados a las deficiencias de infraestructura, así como barreras administrativas que dificultan el aprovechamiento del mercado ampliado (llenado de formularios aduaneros, trámite de certificaciones fitosanitarias y zoosanitarias, requisitos de empaque, inspecciones en varios puntos de la ruta de exportación) entre otros.

En ese mismo lapso 2012-2013, a solicitud de la Secretaría de Integración Centroamericana (SICA), el Ministerio de Economía de Guatemala y la Secretaría de Desarrollo Económico de Honduras, la CEPAL evaluó el costo asociado a la remoción de las barreras administrativas calculadas. El estudio evaluó el plan de facilitación del comercio que contempla el uso de aduanas exclusivas entre ambos países. El proceso de negociación concluyó con la puesta en marcha en junio de 2017 de aduanas binacionales en tres de los principales pasos fronterizos entre Honduras y Guatemala. De esta forma, ambos territorios aduaneros quedaron integrados en un solo territorio de poco más de 221 mil kilómetros cuadrados, el 52% del área total de Centroamérica.

Los trámites aduaneros para el 80% de la carga binacional se redujeron de 10 horas en promedio, a menos de 15 minutos. (SIECA, 2018). Luego de la implementación de la Unión Aduanera binacional entre ambos países, El Salvador, a través de su Banco Central y su Ministerio de Hacienda, solicitó a la CEPAL apoyar un nuevo proceso de evaluación, esta vez, para la inclusión de El Salvador en la Unión Aduanera que Guatemala y Honduras ya estaban aplicando.

La aplicación de un modelo económico que permita evaluar el costo de remover las barreras administrativas y cuellos de botella para el pleno funcionamiento de una Unión Aduanera requiere, en primera instancia, cuantificar dichas barreras a través de la aplicación de aranceles y posteriormente la incorporación de dichas estimaciones en un modelo para simular choques de política que eliminen tales costos. De esta forma se derivan los impactos económicos sobre la producción y el comercio, y los impactos sociales sobre el bienestar y el empleo.

A continuación, se presenta una revisión de la literatura sobre trabajos desarrollados siguiendo los lineamientos aquí descritos, así como una breve descripción metodológica de los modelos aplicados para calcular los equivalentes de las barreras administrativas, y de las simulaciones de impacto que se presentan más adelante. (Calduch, 1991)

Este proceso se inició en diciembre de 1960, cuando los representantes de cuatro países firmaron, en Managua, el Tratado General de Integración Económica Centroamericana. Durante casi sesenta años, la integración centroamericana ha vivido diferentes vicisitudes.

En la actualidad, este importante proceso de integración regional presenta novedades, vitalidad, dinamismo y razonables perspectivas de futuro. Esto se ha manifestado tanto con la incorporación de nuevos socios plenos al Sistema de la Integración Centroamericana SICA, como es el caso de Belice, Panamá y República Dominicana, como con el surgimiento de observadores y también socios extra-regionales. Algo similar puede ponderarse sobre los acuerdos que, de manera conjunta, comunitaria y coordinada, los países centroamericanos han logrado suscribir con otros bloques y potencias del continente americano y del mundo.

Cabe señalar que el proceso de integración centroamericana también ha sido acogido y reconocido en términos sociales. En consecuencia, son innumerables y frecuentes los encuentros de actores políticos, sociales, culturales, ambientales, académicos, económicos y de seguridad que, desde diferentes perspectivas, abogan por ampliar y profundizar uno de los procesos de integración regional más antiguos del continente y del mundo creado prácticamente al mismo tiempo que el comienzo de la integración europea (Green, 1994).

Asimismo, siguiendo la noción de “regionalismo abierto” (Cepal, 1994), los partidos buscan una integración multidimensional, trascendente, que genere un ideario propio en términos epistemológicos, este concepto de la CEPAL también puede compararse con las nociones de

“regionalismo posliberal”. (Sanahuja 2012) O “regionalismo pos hegemónico”. (Rigirozzi 2018) La integración centroamericana también se caracteriza por la existencia de una geometría variable bastante evidente, debido a su carácter esencialmente intergubernamental. Esto significa que los gobiernos de los países miembros del SICA están facultados para realizar y decidir el ritmo o velocidad con la que desean participar en la experiencia comunitaria.

La voluntad política y la transferencia de soberanía definen los modos y ritmos del proceso para la formación de una entidad supranacional diferenciada de las individualidades originales. En consecuencia, el acuerdo específicamente intraregional termina yuxtaponiéndose a los acuerdos fundamentales de carácter bilateral, macro-regional o global. (Rigirozzi, 2018)

En este contexto general, la reciente aprobación e implementación de una unión aduanera bilateral guatemalteca-hondureña abierta a otros países centroamericanos es, como se mencionó, la novedad más importante y significativa de la integración regional en el período 2017-2018. Vigente desde junio de 2017, la referida unión aduanera se considera el primer paso concreto para hacer efectivo uno de los objetivos presentes en el acuerdo constitutivo de la integración centroamericana, suscrito en 1960, y del denominado Marco General para el pacto de los Derechos Aduaneros.

La Organización Mundial de Aduanas (OMA), y sus consideraciones

La OMA ha redactado Recomendaciones que no son vinculantes. Son instrumentos para mejorar las técnicas aduaneras de las administraciones aduaneras nacionales, “se pretende que sean aceptados por el mayor número de Estados posible, que incluyan facilidades sobre las que ya existe un amplio acuerdo y que determinen con precisión el alcance de las facilidades”. (Organizacion Mundial de Aduanas 2007)

Concedido los miembros de la OMA indican su aceptación de una recomendación y, en algunos casos, aceptan sus disposiciones con reservas. Se han hecho recomendaciones en cinco áreas.

Las Normas Internacionales de Aduanas, formuladas por la OMA, tienen por objeto orientar a las administraciones aduaneras en el tratamiento de determinadas cuestiones aduaneras específicas. Cada norma trata un punto específico de la técnica aduanera y establece los principios fundamentales que deben ser incorporados en la legislación o reglamentos aduaneros. Estos

estándares serán revisados e incorporados según corresponda en las directrices del Convenio de Kyoto.

La OMA ha preparado "Directrices para los envíos para los que se solicita la liberación inmediata" con el fin de proporcionar a las administraciones de aduanas una herramienta para proceder con el despacho rápido mientras se mantiene el control aduanero sobre el despacho de aduana, envíos que deben ser despachados inmediatamente. Se basan en la documentación necesaria para el despacho, valoración, despacho condicional e incondicional, así como la diferenciación entre envíos de alto y bajo valor. Las pautas no son legales ni vinculantes. Los principios del nuevo anexo general del Convenio de Kyoto revisado reflejaban los principios contenidos en esas Directrices.

La OMA demostró recientemente que en el lenguaje común se usaba la expresión "Directrices de Envío Expreso" cuando se hablaba de estas Directrices, aunque se aplicaba a todos los envíos para los que se solicitaba autorización inmediata. Se ha acordado que estas directrices se denominan "Directrices de publicación inmediata". También se acordó revisar los requisitos de documentación para las diversas categorías de mercancías cubiertas por estas Directrices y tener en cuenta los cambios en los requisitos aduaneros y comerciales desde que se adoptaron las Directrices. Se espera que estos sean revisados y listos para su aplicación a las multas de 2001.

La OMA ha publicado tres Resoluciones relativas a la abolición del manifiesto de viaje para los pasajeros que llegan o salen por vía aérea; facilidades aduaneras para turistas; y la abolición del control de seguros de vehículos automotores en las fronteras.

La comunidad aduanera internacional reconoció la necesidad de abordar de manera efectiva el tema de la integridad en la interfaz comercio/aduanas y en 1993 la OMA adoptó la Declaración de Arusha, que exige lo siguiente:

- Una legislación aduanera clara y precisa, aranceles de importación moderada, un número limitado de tasas arancelarias, una mínima regulación administrativa del comercio y el menor número posible de excepciones a las normas comunes.
- Procedimientos aduaneros simples, consistentes, no discretionales y de fácil acceso que permitan recursos legales; el uso de procesos automatizados.

- La aplicación de medidas adecuadas de gestión de los recursos humanos, incluida una política de rotación y reasignación del personal, una política de contratación juiciosa, una formación y una remuneración adecuadas.
- Una mayor responsabilidad de los superiores directos en la identificación de las deficiencias.
- Auditorías internas y externas más eficaces.
- Mayor lealtad y orgullo entre los funcionarios de aduanas.
- Directrices claras sobre el código de conducta que se espera de los funcionarios de aduanas;
- Una relación abierta y transparente con los círculos empresariales. (OMA, 2010)

Para la década de los 90 se ha desarrollado en Centroamérica un proceso de modernización aduanera, que se refleja en la mejora de algunos métodos de control de mercancías y una agilización de trámites y flujos comerciales entre países. Además de estos avances a nivel regional, otros avances en materia de administración aduanera se vieron reflejados en el proyecto de diseño conjunto de aduanas y en la promoción de un proyecto de Manual Único de Procedimientos Aduaneros Asimismo, los Jefes de Estado y de Gobierno de Centroamérica, Panamá y Belice se reunieron en Ciudad de Panamá, el 9 de marzo de 2006, en la Cumbre Extraordinaria con el propósito y deseo de seguir avanzando en la consolidación del Sistema de la Integración Centroamericana para fortalecerlo institucionalmente como Región de Paz, Libertad, Democracia y Desarrollo.

En este ámbito, acordaron instruir a los Ministros de Relaciones Exteriores, Hacienda o Finanzas, Economía o Comercio Exterior y Agricultura del Sistema de Integración Económica Centroamericana, para que, en concordancia con los países profundizarán sus esfuerzos para agilizar los trabajos necesarios para lograr avances sustanciales en el proceso de unión aduanera. En ese sentido, las autoridades se comprometieron en plazos, a suscribir el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA), el Acuerdo sobre Intercambio de Información y Asistencia Mutua y el Régimen de Tránsito Comunitario, y el Acuerdo para la Creación de la Unión Aduanera Centroamericana, así como la adopción del Acuerdo sobre la Compatibilidad de los Sistemas Tributarios. Luego de las negociaciones y análisis respectivos para cada instrumento, el CAUCA fue aprobado por Resolución 223-20-08 COMIECO, en el mes de mayo de 2008; el Acuerdo de Intercambio de Información y Asistencia Mutua entre las Administraciones Tributarias y Aduaneras Centroamericanas fue firmado el 25 de abril de 2006 en Costa Rica y el Acuerdo Marco

de Unión Aduanera fue firmado por COMIECO el 12 de diciembre de 2007 en la ciudad de Guatemala.

Con el nuevo marco institucional se ensayaron 4 modelos de administración aduanera: integrado, trsnacional y periférico, diseñados con el fin de aplicar diferentes formas en las que se podría gestionar el comercio de la región para avanzar paulatinamente con el establecimiento de una aduana unión. Sin perjuicio de lo anterior y a pesar de los avances en la transición a la Unión Aduanera, persisten ciertos obstáculos al comercio intrarregional que no permiten que el comercio entre los países de la región se realice de manera ágil, generando altos costos para los empresarios PYMES.

Así, en la reunión realizada en diciembre de 2009, convocada por CENPROMYPE, los empresarios expresaron su preocupación por los diversos problemas que se presentan en los actuales procesos de exportación. Por todo lo anterior, es necesario realizar estudios que permitan identificar las limitaciones a las que se enfrentan los empresarios PYMES en los trámites en las diferentes aduanas y logística de exportación, con el objetivo de proponer estrategias que ayuden a los exportadores a acceder a los mercados centroamericanos de una manera ágil y expedita.

El Programa de Reforma y Modernización de Aduanas tiene un enfoque amplio para ayudar a mejorar el desempeño de las administraciones aduaneras en general y satisfacer las crecientes expectativas de la sociedad, los círculos empresariales y los gobiernos. El Programa es un conjunto de herramientas de gestión puestas a disposición de las administraciones aduaneras para ayudarlas a comprender mejor las demandas de su entorno externo e interno en constante cambio, y a desarrollar las habilidades y capacidades de autoevaluación para ejecutar mejoras y cambios integrales y sostenibles en la organización.

El programa actual consta de varias fases. Primero, se realiza una misión inicial para determinar las necesidades de la administración y si está en condiciones de implementar el programa. Esta misión proporciona a las administraciones un Paquete de orientación aduanera para responsables de políticas que explica el papel de las administraciones aduaneras modernas y su importancia para la sociedad, las empresas y el gobierno. Durante la misión inicial, se presta atención a la necesidad de obtener el compromiso político y los recursos financieros necesarios tanto del gobierno participante como del sector privado.

En la segunda fase, se lleva a cabo una misión intensiva de diagnóstico y planificación para ayudar a los principales gerentes de Aduanas a realizar una evaluación integral de la situación actual y desarrollar una gama de soluciones prácticas y sostenibles. El resultado principal de esta fase es el desarrollo de un plan de implementación acordado. Dependiendo de la naturaleza de las soluciones identificadas durante la fase de diagnóstico, se pueden emprender más misiones de seguimiento y evaluación.

Del mismo modo, dependiendo de la naturaleza de las estrategias de corrección que se hayan definido, la OMA puede ayudar a las administraciones miembros proporcionando asistencia técnica en las áreas de competencia de la OMA o ayudando a las administraciones participantes a identificar otras fuentes de apoyo de los donantes. (Bunge, Mario, 2007)

Dificultades para transportar productos y mercancías desde Guatemala hacia Centroamérica por vía terrestre

Cada año el transporte de productos y mercancías de Guatemala hacia Centroamérica por vía terrestre crece, siendo esto clave para el desarrollo del mercado global, sin embargo, es necesario destacar que trasladar dicha mercancía de un lugar a otro suele tener ciertas dificultades, entre ellos desatacan:

➤ Dificultades Fronterizas

Según Flores, (2017) la baja inversión de los países en los sistemas aduaneros limitan la demanda actual para moverse con facilidad, las deficiencias en los países centroamericanos cada vez son mayores, ya que las deficiencias en los sistemas aduaneros elevan los costos en las exportaciones e importaciones de los países de Centroamérica, sin contar con la cantidad de días que suelen pasar los transportistas en los procesos aduaneros, teniendo como consecuencia en muchas oportunidades el deterioro de mercancía perecedera que transportan en algunas ocasiones.

Al respecto señala la CEPAL, (2016)

Se puede afirmar que, derivado de las características culturales de la propia estructura de las sociedades latinoamericanas, el funcionamiento de las instituciones y organismos

involucrados en el transporte internacional camionero y en la operación fronteriza responde a la falta de incentivos para el buen desempeño de unos y otros.

En ello influyen factores como la falta de coordinación entre los organismos y funcionarios dentro del mismo país así como entre países y la corrupción que denuncian frecuentemente los propios transportistas impiden que el transporte terrestre avance de manera más fluida y dinámica, y retardan la marcha del proceso de integración regional

➤ Desperfectos o daños en la carga

Uno de los principales problemas que aqueja a los transportistas a la hora de transportar mercancía, es que a la hora de transportarla no llega a su sitio de destino en buen estado, lo que genera pérdidas, el motivo de esto, se debe, por ejemplo, según lo mencionado anteriormente al tiempo que duran en los procedimientos aduaneros y la mercancía perecedera se descompone.

➤ Inseguridad

La inseguridad es otro de los factores que dificultan el transporte de mercancías por Centroamérica, los índices de inseguridad han afectado notablemente al sector comercio en relación al transporte, en algunos casos los transportistas se cohíben en viajar en horas de la noche para evitar ser víctimas de la inseguridad, lo que repercute en retraso en la entrega de la mercancía.

En América las vías terrestres son bastante vulnerables en cuanto a la inseguridad, según la CEPAL (2015), este problema no solo genera pérdidas económicas a los dueños de mercancías, también tienen un efecto en el resto de la cadena logística y traen consecuencias para la competitividad nacional de los países.

Según el informe Seguridad de la Cadena Logística terrestre en América Latina (2015), asegura Gabriel Salas lo siguiente; (Informe Seguridad de la Cadena Logística terrestre en América Latina, 2015)

(...) en América Latina se ubican dos de los países más riesgosos del mundo en cuanto a cadenas terrestres: México y Brasil. Sin embargo, es un fenómeno que está presente en todos los países de la región y por lo tanto es urgente tomar medidas eficaces y coordinadas regionalmente para enfrentar el problema (...)

Para afrontar este problema es necesario trabajar en conjunto con todos los países que se ven afectados por la problemática de inseguridad, elaborar tratados o convenios que les permita erradicar la inseguridad en las vías centroamericanas para mejorar el comercio exterior.

La falta de seguridad en las cadenas logísticas afecta además la imagen de los países, reduce los ingresos tributarios, desalienta el emprendimiento y la inversión privada, lo que repercute de manera directa en el alza de los precios y en muchos casos escasez de productos.

En este sentido la CEPAL, (2015) señala:

En América Latina los puntos más vulnerables a los robos son los terminales de carga, las zonas en las cercanías de los puertos, las infraestructuras logísticas de transferencia y las áreas de consolidación de carga. Los actos delictivos se concentran principalmente en el transporte de carga terrestre por carreteras, aunque los ataques a ferrocarriles son también frecuentes. En ambos casos, y contrario a lo que usualmente se piensa, los crímenes ocurren principalmente en las zonas urbanas, durante los fines de semana y en horario diurno.

- Mal estado de las vías.

La mala infraestructura en las carreteras de Centroamérica es otro de los aspectos que influye de manera negativa en el transporte de mercancías por vías terrestres, el transporte terrestre está limitado al uso de estas vías y el mal estado de ellas afecta de manera directa al sector transporte, generando retardos en la entrega de mercancías y accidentes viales.

3.4 Reflexiones sobre el impacto real en las exportaciones guatemaltecas hacia Centroamérica bajo el marco de la Unión Aduanera

La situación no tenía precedentes. Los países centroamericanos no habían sufrido una crisis como la que vivió y aún hoy se tiñe de vivos colores y nunca estuvieron tan expuestos como a la propagación destructiva de los mercados extranjeros. Anteriormente, por supuesto, hubo varias crisis con efectos globales, como la crisis del sudeste asiático de 1997, que produjo un fuerte desplome bursátil en Hong Kong que se extendió a otros mercados. También se registraron otras crisis en países emergentes, como México, Argentina y Rusia. Sin embargo, ninguno de ellos había tenido un impacto tan claro en la región centroamericana. Cuando se dio la crisis mundial a

mediados de 2008, los efectos de la desaceleración se sintieron de manera diferente en cada país de la región centroamericana.

Sin embargo, en los últimos años la región había logrado cierta fortaleza como resultado de un crecimiento modesto, necesario para enfrentar la crisis actual con mayor fortaleza macroeconómica. En efecto, Centroamérica registra hoy estabilidad en indicadores macroeconómicos clave: la deuda externa ha disminuido, el nivel de reservas es consistente (equivalente a tres meses de importaciones), las exportaciones han crecido y generado un aumento del empleo y el déficit fiscal es estable y manejable. A pesar de ello, existen muchos puntos débiles, como el déficit por cuenta corriente, la alta dependencia de los recursos energéticos y la necesidad de importar alimentos. (Flores, 2018)

Tras la firma del Tratado de Libre Comercio entre EE.UU., Centroamérica y República Dominicana (CAFTA-DR), los países centroamericanos optaron por recibir mayores flujos de capital. Sin embargo, los flujos no han sido los esperados y la situación se complica aún más por la recesión estadounidense. La inversión extranjera directa (IED) juega un papel preponderante en las exportaciones, el consumo, la generación de empleo y el progreso general de la región. Según datos de los bancos centrales de los países centroamericanos, el agregado regional de IED representa alrededor del 5% del PIB. Los países que más IED atraen son Costa Rica y El Salvador, que absorben el 65% del capital extranjero que va a la región. (Mejias, 2009)

Si bien la IED es clave, cabe señalar que las remesas familiares superan en dos veces y medio el flujo de capital extranjero. Sin embargo, el destino final de los ingresos por remesas es básicamente el consumo. Esto, por un lado, presiona las importaciones, pero por otro genera un efecto redistributivo que favorece a los sectores más pobres.

La crisis que inicia en el 2020 debilitará el CAFTA-DR, que básicamente se basa en las exportaciones de maquila. Los informes son desalentadores si se tiene en cuenta que el acuerdo se firmó para buscar mejores condiciones para obtener flujos de IED y no tanto para generar condiciones más favorables para las exportaciones, pues estas condiciones ya existían, aunque temporalmente, gracias a la Iniciativa de la Cuenca del Caribe. Los datos así lo demuestran: el principal acceso de Centroamérica al mercado estadounidense es a través de bienes fabricados en zonas francas, que se han contraído fuertemente con la crisis.

Solo en Honduras hay más de 30.000 trabajadores desocupados en este sector, Nicaragua registró la pérdida de alrededor de 19.000 puestos de trabajo y algo similar sucede en Guatemala y El Salvador. (Centro de Comercio Internacional 2020)

Además de que supuestamente incentivaría la llegada de capital extranjero, el otro factor que justificó la firma del CAFTA-DR fue la posibilidad de aprovechar el Tratado de Libre Comercio de Estados Unidos, México y Canadá (TLCAN). México ha firmado tres acuerdos comerciales con Centroamérica: uno con Costa Rica, otro con Nicaragua y otro que incluye a Guatemala, El Salvador y Honduras (Triángulo Norte). De hecho, México se ha convertido en un importante inversionista en Centroamérica, al igual que Canadá (aunque en menor medida).

En este marco, la desaceleración de la economía mexicana también contribuiría a una notable disminución de los flujos de IED hacia la región, lo que neutralizaría los modestos beneficios obtenidos a través del CAFTA-DR.

Esto se ha sido resumido, en un conjunto de factores, no solo para Guatemala sino para todos los países centroamericanos, sin embargo, Guatemala es en el que peor situación está junto a Honduras, y a pesar de todas las medidas que se regularon en las aduanas, siguen existiendo inconvenientes que afectan a la comunidad internacional como por ejemplo, el tráfico de drogas, que es un conductor fiel de varios de los problemas que se presentan en las aduanas y sobre todo en las de Guatemala y Centroamérica, dejando en evidencia los métodos obsoletos de las autoridades y disminuyendo la capacidad de poder detectar algún ilícito que quiera pasar fronteras.

Las estimaciones preliminares sobre la actitud del turismo indican una leve caída con en relación a las metas esperadas. Los datos que dan los bancos centrales centroamericanos en el ítem de servicios de transporte y otros ingresos asociados al turismo representan en torno a 4.500 millones de dólares, lo cual equivale a 7% del Producto Interno Bruto regional, con variaciones conforme el territorio, evidentemente en Guatemala por el momento el ingreso de turismo debido a la pandemia del COVID 19 había sido mínimo desde el año 2020 con un evidente crecimiento a partir del año 2021.

A esto se debe adicionar el costo añadido que produce el turismo en varias ocupaciones productivas y de servicios del territorio. El primordial receptor de turistas es Costa Rica, que experimentó una reducción de la afluencia turística con en relación a las metas originales. El

turismo creció en 2012 cerca de 6,5%, en vez del 12% según las metas planificadas anterior a la crisis. Las proyecciones indicarían un aumento todavía menor en 2013. La Organización Mundial del Turismo estimó que el turismo mundial cerraría 2012 con un incremento de apenas 2% o 3%, inferior al registrado en los años anteriores, y había pronosticado un crecimiento aún menor para 2013, entre 0% y 2%. Cifras que finalmente fueron relativamente exactas. Por lo cual, Centroamérica sentiría el efecto de esta baja, en especial en la zona hotelera, de negocio y en la rama de alimentos. (Bancos de Centroamérica, 2020)

De igual forma, se muestra el efecto político-social, en Centroamérica, 65% poblacional vive por abajo la línea de la pobreza; el desempleo abierto además es elevado: bastante más de 12%. Asimismo, cerca de 54% poblacional participa como fuerza gremial en una composición empresarial en la que 80 de cada 100 organizaciones son micro o pequeñas. En este entorno delicado, las naciones del territorio, unos con más hincapié que otros, habían logrado desplegar, a la par del incremento experimentado en los últimos 4 años, políticas sociales que habían conseguido minimizar, aunque de forma modesta, los indicadores de pobreza y marginalidad. (UNCTAD 2019)

En este escenario negativo, el único aliciente que puede encontrar la política social es una baja de la inflación en 2013. La meta fue de 5,8% como promedio regional. Esta disminución sería resultado de la contracción de los precios del combustible y algunos alimentos, como la harina y el centeno, y de materias primas de origen metálico y químico. Sin embargo, los alimentos, más allá de algunas bajas puntuales, se mantendrían a precios elevados, por efecto de la estructura de costos y la estacionalidad.

Los países de la región, entonces, experimentaron problemas para sostener sus políticas sociales y probablemente sufrirán un aumento del desempleo. Como resultado, la pobreza y la pobreza extrema también podrían agravarse. Aunque en unos países más que en otros, el escenario para la región es negativo

La Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) (s.f.) afirma que según un estudio realizado sobre las cifras de las exportaciones realizadas por Guatemala hacia países de Centroamérica por vía terrestre se situaron en un total de 10.162,2 millones de dólares siendo este país quien encabeza la lista de los países exportadores dentro del Comercio Intrarregional de Centroamérica en el año 2013. (SIECA, 2022)

Para el año 2013, la República de Guatemala fue el país que lideró el grupo del Comercio Intrarregional Centroamericano seguido de El Salvador, Costa Rica, Honduras, Nicaragua y Panamá y teniendo como principales productos exportadores el Plástico, Papel y Cartón, entre otros. Un panorama bastante alentador para la actividad exportadora guatemalteca que vio surgir sus frutos por el esfuerzo realizado en aquel año debido a los contratiempos que se presentaron en el camino. (SIECA, 2012)

Según lo declarado por la SIECA en su Informe Anual de Comercio Exterior Centroamericano (2012), la actividad exportadora centroamericana alcanzó niveles jamás esperados por la organización teniendo una variación anual de 0.3% distinto a las cifras arrojadas en el año 2012. Esto gracias al dinamismo y constante actividad observados en el ejercicio de la actividad exportadora guatemalteca logrando de esta manera que la economía centroamericana subiera a un nivel superior distinto a cifras emitidas en años anteriores.

Según lo dispuesto por la Asociación Guatemalteca de Exportadores (AGEXPORT, 2012), la cifra total que realizó Guatemala en cuanto a exportaciones por vía terrestre se trata de 10,051 millones de dólares, logrando superar las cifras arrojadas en el año 2012 lo que significó un notable crecimiento en la historia de las exportaciones guatemaltecas.

De esta manera, se puede apreciar que las cifras de exportaciones guatemaltecas aumentaron considerablemente en el transcurso del año 2013 a pesar de la crisis económica que atravesaba el mundo en aquel entonces. Se evidenció una notable solidez durante la realización de las exportaciones guatemaltecas hacia otros países de Centroamérica por vía terrestre como Honduras, El Salvador, Costa Rica, Panamá, entre otros.

Las exportaciones guatemaltecas se limitaron a Centroamérica durante el año 2013 sino que fueron más allá, es decir, Guatemala exportó a nuevos países como China y Corea del Sur. Por otro lado, las exportaciones guatemaltecas de este año se dividieron en dos grandes grupos: El Grupo de los Productos No Tradicionales, los cuales se incluyeron Vestuario y Textiles, Frutas, Tabaco, Madera, Caucho, entre otros. Por otro lado, está el Grupo de los Productos Tradicionales como el Banano, Café y Petróleo. Ambos grupos fueron los más solicitados entre los países de Centroamérica y algunos países de otras latitudes. (Flores S. L., 2018)

Para la AGEXPORT, el año 2013 representó un año de diversos desafíos y adversidades dentro del marco del comercio internacional porque es de recordar que el mundo atravesaba una fuerte crisis económica lo que imposibilitaba el desenvolvimiento de la actividad exportadora de los países del mundo. Gracias a los satisfactorios resultados que se plantearon, para la llegada del año 2014 se propusieron nuevas metas por alcanzar añadiendo también la implementación de medidas, mejoras y legislaciones que fomentarían el normal desenvolvimiento de la exportación guatemalteca.

En materia de exportaciones, los países del mundo cuentan con diversos medios para hacer llegar sus exportaciones a otros países que se encuentren relacionados comercialmente de una manera rápida y expedita. Los medios más solicitados son la vía aérea, marítima y terrestre. Cada país tiene sus propias reglas en cuanto a exportación se trata e implementa el medio más adecuado para cumplir tal fin. El medio terrestre es uno de los más utilizados porque los productos exportados pueden llegar fácilmente a otros países debido a la cercanía geográfica.

En el caso de Guatemala, la exportación por vía terrestre es muy común debido a que el país cuenta con importantes fronteras dentro de Centroamérica. Tiene fronteras con México, El Salvador, Honduras y Belice lo que lo convierte en un país privilegiado y con un comercio exterior indetenible.

Gracias a la implementación del transporte terrestre como medio de hacer llegar las exportaciones rápidamente, es importante destacar el incremento que existió durante el año 2013 en el sector exportador guatemalteco debido a las altas cifras de exportaciones realizadas a países centroamericanos como Honduras y El Salvador para así reafirmar las relaciones comerciales que existen entre Guatemala y otros países de Centroamérica y contribuir con el crecimiento del sector exportador de estos países. (De la Mora, 2020)

A pesar de los beneficios que representa la implementación del transporte terrestre como medio de exportación, se hace necesario señalar obstáculos que presenta el transporte terrestre guatemalteco como por ejemplo el estado de las infraestructuras viales, la conservación de los vehículos de carga como camiones y otros medios de transporte pesado, la inseguridad en las arterias viales y lo más importante, el sector aduanero debido a que se está enviando mercancías de un país a otro por tierra lo que conlleva una serie de trámites para permitir el paso.

Para que la actividad exportadora guatemalteca prevalezca y siga rindiendo frutos, se hace necesario que organismos como la AGEXPORT se dedique a implementar una serie de disposiciones que de alguna manera contribuya a reforzar los lazos entre Guatemala y los países centroamericanos por medio de la exportación de productos mediante la vía terrestre debido a la ubicación estratégica que tiene Guatemala para con Centroamérica.

3.5 Categorías de productos exportados y cantidades

La Asociación Guatemalteca de Exportadores (AGEXPORT) (s.f.) determina que son 6 las categorías o sectores las cuales a su vez están clasificadas en 26 especialidades de trabajo distribuidas entre las distintas empresas destinadas a la actividad exportadora guatemalteca. Estas categorías de productos son los siguientes: Sector Agrícola, Sector Acuicultura y Pesca, Servicios, Manufacturas, Vestuario y Textiles y Contact Center & BPO. (AGEXPORT, 2020)

El Sector Agrícola comprende la exportación de las frutas, verduras, vegetales, hortalizas y otros hacia los países centroamericanos y del mundo. Según la AGEXPORT, este sector es de suma importancia porque ha sido considerado el mayor distribuidor de sus productos desde Guatemala hacia otras latitudes del mundo. Entre los productos agrícolas más solicitados para la exportación se encuentran el café y el cardamomo cuyas ventas para el año 2013 evidenciaron un mínimo porcentaje de 1,1%.

El Sector Acuicultura y Pesca consiste en el cultivo de ciertas y determinadas especies marinas como el atún, el dorado y el camarón para luego ser exportados. Para la AGEXPORT, este sector es muy solicitado entre los países centroamericanos y del mundo debido al estricto cuidado y mantenimiento que realiza la AGEXPORT, para garantizar la calidad de sus exportaciones. Para el año 2013, las cifras de exportación de este sector se situaron en un 13,7% Otras especies marinas como los cangrejos, crustáceos, anguilas, bonitos y calamares fueron objeto de la época del crecimiento de la exportación pesquera guatemalteca. (De la Mora, 2020)

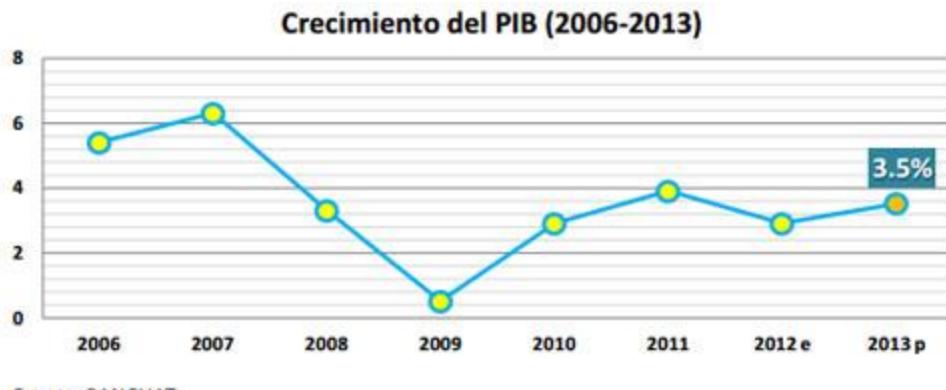
El Sector Servicios referido a la exportación de servicios como el Turismo Sostenible, Salud y Bienestar y Laboratorios, están dedicadas a introducir nuevos talentos dentro de las grandes organizaciones existentes y que permite su diversificación en varias partes del mundo. La cantidad exportada de este rubro en el año 2013 fue de 8,9% (Ramírez, 2014)

Otro rubro o sector que fue objeto de exportación durante ese año de crecimiento económico fue el Sector Vestuario y Textiles. Este rubro es considerado como el más importante de todo el país porque contribuye a la acelerada exportación de ropa y otras vestimentas no solo a los países centroamericanos sino a todo el mundo. Para la AGEXPORT, este sector fue el más solicitado durante los primeros meses del 2013 debido a que alcanzó una cantidad de 8% respecto a lo exportado el año anterior.

El Sector Manufactura también tuvo su auge durante esta época de crecimiento en la actividad exportadora guatemalteca. Los productos de este rubro suelen ser exportados no sólo a Centroamérica sino también este rubro va mucho más allá como Estados Unidos y México. Existen variaciones en cuanto a las cantidades que arrojó la exportación de productos de este sector, por ejemplo, se puede apreciar que la exportación de bebidas y alimentos alcanzó un 8% mientras que el sector de Muebles y otros productos hechos de Madera obtuvo una cantidad de 1,6%, considerada una cifra muy baja. La exportación de los Cosméticos y Artículos de Uso Personal obtuvo una cantidad de 5,2% y el sector de las Manufacturas Diversas como el cartón, plástico y papel se quedó en 11,2%.

Las cifras y cantidades de los productos que fueron exportados durante este año fueron emitidas por el Banco de Guatemala, órgano encargado de fijar las cantidades de todos los productos exportados por la República de Guatemala hacia Centroamérica y otros países del mundo. De lo anteriormente expuesto, se determina que, aunque hubo un notable crecimiento en la actividad exportadora guatemalteca, está también el hecho de que algunos productos que son de suma importancia su exportación a otros países no obtuvieron las cifras o las cantidades esperadas para ser exportados. Hubo productos cuyas cantidades de exportación fueron muy bajas y no cumplieron con las expectativas fijadas por la AGEXPORT. (BANGUAT, 2020)

En cuanto al PIB, por exportaciones en el año 2012 fue de 9.978,7 USD lo que equivale a un 20,01% y en el año 2013 fue de 10.024,8 USD.



Fuente: BANGUAT (2014)

Como en toda actividad exportadora de un país, hay momentos de crecimiento económico como hay aquellos donde prácticamente la exportación es nula. Hay productos que son solicitados por varios países como hay otros que no son muy tomados en cuenta lo que genera entonces esa variación en cuanto a las cifras o cantidades de productos exportados. En el caso de Guatemala, si bien es cierto que el año 2013 significó el auge o el florecimiento de la actividad exportadora, no deja de ser cierto el hecho de que las cantidades ofrecidas por el órgano rector, el Banco de Guatemala, sufrieron importantes variaciones.

A pesar de las variaciones en cuanto a las cantidades de productos exportadas durante el año 2013, la AGEXPORT asegura que la actividad exportadora guatemalteca experimentó nuevos momentos de cambios, así como la exportación a nuevos países del mundo lo que generó ese notable crecimiento de los niveles de exportación. Integrantes de esta organización afirman que existen rubros los cuales arrojan altos niveles de exportación y son esos los que ayudan a alcanzar los resultados que se habían fijado al comenzar el año 2013.

Es de resaltar el hecho de la existencia de rubros de exportación cuyas cantidades cumplieron con las expectativas de la organización de manera sorpresiva como lo son la exportación del ajonjolí, flores y plantas ornamentales, así como el sector de la pesca (camarón y pescado). Gracias a esos satisfactorios resultados, la AGEXPORT se mostró complacida de haber cumplido con la ardua tarea de exportar a pesar de la crisis económica mundial que se estaba viviendo para aquel momento. (Gordon, Sara, 1989)

3.6 Análisis comparativo sobre cifras de exportación de Guatemala hacia Centroamérica por vía terrestre en el año 2012 y 2013

El Banco de Guatemala (BANGUAT) (s.f.) señala que para el año 2012 las cifras de exportación de Guatemala hacia Centroamérica por vía terrestre se ubicaron en un total de 10.126,1 millones de dólares teniendo como principales productos de exportación la categoría de vestuario y textiles, café, azúcar, banano, entre otros. Los principales destinos de exportación para ese año fueron además de Estados Unidos, gran parte de Centroamérica incluyendo Panamá. (BANGUAT, 2020)

En el transcurso del año 2012, la actividad exportadora guatemalteca estuvo liderada por la venta de 4 importantes productos a Centroamérica: Azúcar, Banano, Café y Cardamomo. Estos productos fueron los más solicitados entre los países integrantes del Comercio Intrarregional Centroamericano. Entre enero y diciembre del 2012, la exportación de estos productos líderes en exportación sufrió diversas variaciones, aunque es de destacar que, a pesar de las variaciones de sus ventas, estos siempre lograron mantenerse dentro de los productos más cotizados en toda Centroamérica.

Por otro lado, otras categorías de productos fueron objeto de exportación durante todo el año 2012, por ejemplo, los Artículos de vestuario, frutas, verduras, flores, melaza, ajonjolí, entre otros. hay que agregar que además de los productos exportados anteriormente mencionados, fueron 25 los productos que fueron exportados a Centroamérica y al mundo, tales como las piedras y metales preciosos, aceites comestibles, petróleo, hule, las legumbres y hortalizas, hierro y acero, tabaco y demás productos destinados a la exportación ocurrida en ese año en particular.

De acuerdo con las cifras fijadas por el ente encargado, el Banco de Guatemala (BANGUAT), existieron productos cuyas ventas se fijaron en cifras negativas o estuvieron muy por debajo del monto planteado para la actividad exportada guatemalteca, generando así variaciones y dando como resultado que algunos de los resultados esperados por las empresas exportadoras guatemaltecas no se cumplieran a cabalidad porque para estas empresas el fijarse metas por cumplir es de suma importancia en cuanto a exportación se trata.

El hecho de que algunas metas o en su totalidad no se cumplan como lo desean, constituye un pormenor que debe ser subsanado a la brevedad posible, es decir, replantearse nuevas ideas o medios para exportar así como nuevas categorías de productos para tal fin.

Para la AGEXPORT, el desenvolvimiento de la actividad exportadora guatemalteca constituye el mejoramiento de la calidad de vida de cada uno de los habitantes de la República. Dicho organismo hace hincapié en el cumplimiento de los resultados fijados por las empresas exportadoras para así hacer de la actividad exportadora de este país mucho más dinámica. De acuerdo a los resultados que generaron las exportaciones realizadas hacia Centroamérica en el 2012, se tuvo la idea de mejorar el funcionamiento de tan importante sector de la economía guatemalteca con la finalidad de aumentar los niveles de exportación, así como añadir nuevas categorías de productos. (AGEXPORT, 2012)

Es importante enfatizar lo declarado por la AGEXPORT al finalizar el año 2012, cuando se refirieron al hecho de que los países sujetos a la actividad comercial centroamericana con Guatemala depositan su plena confianza en la actividad exportadora del país porque el hecho de invertir en dichas empresas de exportación, constituye el escenario ideal para el crecimiento de la economía no solo de Guatemala sino de los países centroamericanos por medio del ofrecimiento de nuevos formas de empleo dentro de la actividad exportadora guatemalteca así como el mejoramiento de cada una de las actividades competentes a cada empresa o compañía de exportación.

El aumento de la actividad exportadora guatemalteca contribuye al crecimiento de otros sectores importantes del país tales como la educación, salud, alimentación, vestido, etc. En este apartado vale la pena destacar que no solo estos sectores mencionados se ven beneficiados con el dinamismo de la actividad exportadora guatemalteca sino también los sectores económicos de los demás países centroamericanos relacionados comercialmente con Guatemala.

De esta manera, se puede determinar que, aunque algunas de las cifras por exportación realizadas por Guatemala no fueron del todo favorables y no cumplieron con las expectativas o metas fijadas por las empresas de exportación, organismos como la AGEXPORT confían en que los años venideros sean de mucha productividad y mejoramiento en todas las áreas que forman parte de la economía guatemalteca. (BANGUAT, 2020)

Según el BANGUAT (2020) determina que las cifras arrojadas durante el año 2013 en cuanto a exportaciones realizadas por Guatemala hacia Centroamérica por vía terrestre se ubicaron en un monto de 10.162,2 millones de dólares considerándose una cifra alta con respecto al monto arrojado por las exportaciones de la misma naturaleza realizadas en el año 2012.

Algunos de los productos que encabezaron la lista de los más exportados durante ese año fueron: artículos de vestuario, azúcar, café, banano, entre otros y entre los países centroamericanos que recibió la mayor parte de dichas exportaciones fue el caso de Panamá. Entre el 2013 y el año anterior había semejanzas porque fue entre estos dos años donde prevalecieron 25 productos de exportación que fueron los más requeridos por los países centroamericanos.

Siendo el Banco de Guatemala el ente encargado de emitir las cifras y cantidades en cuanto a exportación se trata, esta institución fijó las cifras producto del desenvolvimiento de la actividad exportadora guatemalteca hacia Centroamérica por medio de la vía terrestre. Al igual que lo ocurrido con las cifras de exportación del 2012, las del 2013 ocurrieron diversas variaciones. Algunas de las cifras de exportación se mantuvieron muy por debajo de los resultados esperados, pero hubo otras cifras que aumentaron considerablemente ubicándose entonces en una posición privilegiada tomando en cuenta el escenario de aquel entonces pues el mundo atravesaba una crisis económica en todas sus latitudes.

Los países que se beneficiaron de este floreciente crecimiento de la actividad exportadora guatemalteca fueron mayormente centroamericanos, entre los cuales se pueden destacar a Honduras, El Salvador y México. Durante los 12 meses del año 2013 fueron estos los países encargados de solicitar en grandes cantidades los 25 productos destinados a la exportación y que fueron los protagonistas de tan vertiginoso crecimiento. (De la Mora, 2020)

Partiendo de la premisa de que la actividad exportadora guatemalteca aumentó sus niveles de productividad a pesar de lo ocurrido con la crisis mundial económica, la AGEXPORT (2013) declara que en efecto se cumplieron con las expectativas fijadas por las empresas de exportación debido a que los niveles o cifras fueron aceptables y en algunos casos, llegaron a superar las expectativas planteadas. Además, el organismo en cuestión afirma que de los diez destinos donde ocurrió un mayor aumento en exportaciones fueron los países Centroamericanos gracias a las fronteras que tienen estos con Guatemala haciendo más fácil y práctica la exportación de bienes por medio de la vía terrestre.

Por otra parte, durante este favorable crecimiento de las exportaciones guatemaltecas, hubo bajas en cuanto a la exportación de productos como el café y las piedras y metales preciosos. sin embargo, productos como el azúcar, banano y otros su exportación arrojó cifras considerables y satisfactorias cumpliendo de esta manera con los objetivos fijados.

De lo anteriormente expuesto, se puede determinar que la actividad exportadora guatemalteca durante el año 2013 fue considerable y salió beneficiada, siendo diferente el caso de lo ocurrió en el 2012. Gracias al escenario económico por la crisis mundial que se vivía en aquel entonces, Guatemala no solo logró posicionarse económicamente hablando, sino que dicho escenario favoreció de igual manera a las economías de países centroamericanos como Honduras y El Salvador cuyas cifras salieron favorecidas.

Con miras a alcanzar mejoras y beneficios en el funcionamiento de la actividad exportadora guatemalteca, la AGEXPORT se muestra optimista en la obtención de resultados en el año 2022, debido a la implementación de nuevas medidas y recursos que de alguna manera favorezcan al crecimiento de las exportaciones realizadas por Guatemala no solo a Centroamérica sino al mundo y que las cifras sigan superando las expectativas fijadas. (SIECA, 2022)

3.7 Análisis sobre el incremento en exportaciones guatemaltecas hacia Centroamérica por vía terrestre.

La AGEXPORT hace hincapié en algunas de las razones por las cuales hubo un notable crecimiento en la actividad exportadora guatemalteca por vía terrestre ocurrido en el año 2013. Una de las que se puede mencionar es el hecho de tener en cuenta a diez destinos exportadores cuyo producto común exportado, el azúcar, ha sido el más requerido debido a las cifras que conlleva sus ventas a Centroamérica y al exterior. (DataExport, 2014)

El Azúcar formó parte del grupo de los 25 productos más exportados desde Guatemala hacia los países centroamericanos. Según datos ofrecidos por el Banco de Guatemala (BANGUAT), las ventas del producto en cuestión arrojaron cifras muy considerables situándose este producto como uno de los más solicitados de los 25 que se exportaron. gracias a las altas ventas del azúcar a Centroamérica, la economía de estos países mejoró considerablemente en los primeros nueve meses del 2013. Adicional a esto, es de considerar el hecho de que países fuera de

Centroamérica se vieron beneficiados por las altas ventas de este producto como es el caso de Estados Unidos, gran parte de Europa y Togo perteneciente al continente africano.

Hay que considerar otros productos sujetos a exportación como lo son el banano y el vestuario pues estos bienes fueron los que hicieron que la actividad exportadora guatemalteca mejorara notablemente. Es de recordar que la venta del café no se vio beneficiada comparada con otros productos ya que la venta de este producto generó cantidades bajas. Gracias al banano y vestuario, las cifras subieron de una manera tal que contribuyó al favorable crecimiento exportador. (García C. M., 2011)

La Guía de Buenas Prácticas para Usuarios del Transporte Terrestre Centroamericano (s.f.) es un manual el cual establece una serie de parámetros o reglas para el desenvolvimiento de las exportaciones que tengan lugar en Centroamérica y garantizar el cumplimiento de las disposiciones normativas inherentes a regular el ejercicio de la exportación en cada país centroamericano. (Guía de Buenas Prácticas para Usuarios del Transporte Terrestre Centroamericano, 2022)

Gracias a la implementación de este manual sobre prácticas seguras para facilitar la exportación a todos los países de Centroamérica, se puede considerar como otra razón por la cual hubo un incremento en cuanto a la exportación por vía terrestre entre Guatemala y los demás países centroamericanos. Por ser Guatemala un país favorecido geográficamente hablando por tener fronteras con Honduras y El Salvador, por ejemplo, la práctica de las medidas necesarias para garantizar el normal desenvolvimiento de la actividad exportadora no solo guatemalteca sino centroamericana porque hay que tomar en cuenta que tanto las principales arterias viales como los vehículos de carga pesada son lo que requieren mayor atención y cuidado cuando se trata de la exportación por vía terrestre.

Debido a los resultados satisfactorios que se generaron gracias al dinamismo de la actividad exportadora guatemalteca durante la crisis económica mundial y el seguimiento de los pasos a seguir del manual para el transporte terrestre centroamericano, se precisa que estas fueron las razones o los indicadores por los cuales existió tal aumento de las cifras de exportación por vía terrestre que tuvieron lugar en Guatemala hacia los países centroamericanos.

Capítulo IV

Análisis Crítico: La visión sobre la puesta en marcha de una plataforma digital en el comercio terrestre de bienes en la frontera entre Guatemala y Honduras

En este caso se pretendió analizar la percepción sobre el efecto de la implementación de una plataforma digital en el comercio transfronterizo terrestre de bienes entre Guatemala y Honduras. Se buscó documentar la experiencia binacional de implementación de la plataforma digital para el comercio en la región de Centroamérica e identificar posibles recomendaciones para su perfeccionamiento. El análisis se enfocó en el periodo comprendido entre 2012 a 2013.

Entre las conclusiones y recomendaciones sobre este tema podemos destacar las siguientes

- Realizar capacitaciones y campañas de visibilidad sobre la legislación y uso de las plataformas de manera constante para evitar errores por desconocimiento de los procesos.
- Es importante también incluir más productos a la libre circulación, como lo menciona SIECA y CEPAL (2020) se recomienda incluir los bienes producidos bajo regímenes especiales, “que solo en 2019 las operaciones de la FYDUC y DUCA-F entre Guatemala y Honduras sumaron 962,71 millones de dólares, de los que el 49% corresponde a operaciones de DUCA-F generadas por empresas transformadoras de los regímenes especiales” (SIECA; CEPAL, 2019, pág. 47)

De forma exacta podemos afirmar que los intentos de integración en la región centroamericana (como se conoce en la actualidad) iniciaron a partir de los años sesenta, originalmente bajo el argumento del crecimiento de los mercados a través de las economías de escala, es decir, a través de la unión de mercados. Adicionalmente se genera un acelerado crecimiento de la globalización económica, lo que impulsa a los Estados a querer formar parte de esta transacción, cada vez más grande, de oferta y demanda de productos. El proceso de integración centroamericano, adquiere particular importancia gracias, en gran parte, a su ubicación estratégica, teniendo como mercados vecinos a Norte y Sur América.

4.1Análisis y prospectiva sobre la implementación de un modelo de unión aduanera en toda la región centroamericana

Los 2 pilares primordiales de la inserción extra regional de Centroamérica muestran un elevado nivel de maduración. Fundamentalmente cada una de las manufacturas del istmo ingresa exentas de arancel a los mercados de EE.UU. y la UE. Para la mayor parte de las naciones, el margen preferido creado por aquellos convenios es clave para poner aquellos productos. La proporción de bienes agropecuarios en dicha condición es además alta, aunque menor que en manufacturas. A partir del ángulo de los intereses defensivos, diversos productos agropecuarios de EE.UU.

Permanecen cerca de tener independiente ingreso al mercado centroamericano. Asimismo, en 2022, el calendario del AACUE (Acuerdo de Asociación entre Centroamérica y la Unión Europea) prevé un escalón fundamental de desgravación por parte del istmo. En los dos convenios las reglas de procedencia han facilitado la colaboración en cadenas de costo, en particular en textiles y vestuario.

Por su lado, el TLC con México exhibe más rigideces en temas de ingreso de productos centroamericanos a aquel mercado. La normativa de procedencia ha facilitado además la unión provechosa, aunque las naciones centroamericanas permanecen negociando flexibilidades más grandes, semejantes a varias dispuestas en el AACUE o Acuerdo de Asociación entre Centroamérica y la Unión Europea como ente que regula las relaciones entre Centroamérica y la Unión Europea (UE) en tres ámbitos: diálogo político, cooperación y la creación de una zona de libre comercio entre la UE y los países de Centroamérica. Además, la zona (salvo Guatemala) finaliza el proceso de concretar un TLC con la República de Corea que incluye posiciones semejantes a los primordiales convenios que tiene Centroamérica.

La agenda externa exhibe ausencias en el complejo frente asiático y además en ALC. Los compromisos de Centroamérica en el consenso de Facilitación Comercial poseen un elevado nivel de cumplimiento. Rubros relativos a la cooperación aduanera, clave en la propia táctica regional de perfeccionamiento del área de libre comercio, presentan demoras en ciertos territorios. La recomendación más certera es la unidad democrática e inclusiva. (Carranza, 2020)

Es asumible que las condiciones precarias de la red vial de Guatemala y Centroamérica, ha mejorado poco desde el año 2013 a la actualidad, esto debilita el posicionamiento de exportadores

que utilizan el transporte terrestre como medio hacia Centroamérica, cabe mencionar la precariedad y vulnerabilidad de la red vial mencionada en referencia a desastres naturales o factores ambientales como lluvias o huracanes que adicional a los procesos aduaneros hacen que los gastos operativos de los transportistas se incrementen por los tiempos en ruta o pérdida de producto.

Finalmente, las acciones para la simplificación y modernización de los procesos aduaneros y los esfuerzos realizados a lo largo de los años han demostrado el incremento sustancial en las exportaciones guatemaltecas, aunque no es producto exclusivo de dichos procesos, sino de un crecimiento exponencial y progresivo de las exigencias del mercado y el incremento en la producción de diversos productos. Para lograr ser parte de la globalización de negocios, será fundamental la unificación de procesos aduaneros y productivos como región centroamericana, esto para poder competir a nivel mundial, los avances y propuestas realizadas se consideran encaminadas a ese objetivo.

La importancia del buen desempeño de las relaciones internacionales es de carácter único, para el desarrollo económico, cultural, comercial y político; a nivel mundial, es primordial hoy en día para el logro del desarrollo integral de los países, en especial del terceromundista.

No existe una sola nación que pueda considerarse autosuficiente a sí misma y que no necesite del comercio exterior para satisfacer sus necesidades básicas, aun las naciones más ricas necesitan recursos de los cuales carecen, y por medio de las negociaciones y acuerdos mundiales suelen suplir sus necesidades y carencias, es de allí donde nace la exportación.

El proceso de integración económica en Centroamérica se concibe como una herramienta de los países para fomentar sus opciones de desarrollo a través del fortalecimiento del mercado regional y la profundización de las diversas etapas que le componen. Una de las principales características de Centroamérica es disponer de un mecanismo de integración económica con destacados avances en el perfeccionamiento de la zona libre de comercio sobre el cual rige un cuerpo normativo regional, que tiene que ver con las disciplinas más determinantes en la regulación del comercio internacional, como es el transito internacional de mercancías, las reglas de origen, los aranceles, las medidas sanitarias y fitosanitarias.

El proceso de integración profunda hacia el libre tránsito de mercancías y personas naturales en el artículo 6 del Protocolo de Guatemala y Honduras y posteriormente el Salvador, con el objeto tal cual su nombre lo indica, profundizar el libre tránsito de personas y mercancías, con forme a lo dispuesto en el artículo XXIV del acuerdo general sobre Aranceles Aduaneros y Comercio

Actualmente se han delimitado investigaciones referentes a los avances en materias de legislación y aspectos políticos que el modelo de integración centroamericana ha cumplido, sin embargo, no ha habido documentación específica para cuantificar el impacto que se ha tenido en el comercio de mercancías guatemaltecas hacia Centroamérica y como una eventual Unión Aduanera mejoraría los mismos resultados.

Definimos el concepto Unión Aduanera como un acuerdo comercial que contempla la eliminación de los impuestos o barreras arancelarias entre los países miembros de la unión y la adopción de una tarifa o arancel externo común para los productos que procedan o que se dirijan a terceros países u otros bloques comerciales (Centroamericana, SICA Unión Aduanera, 2022).

La obtención de los resultados de la investigación será de beneficio en el aspecto económico nacional para las empresas encargadas de proveer el servicio del transporte de mercancías en Guatemala hacia la región centroamericana ya que podrán obtener información respecto a los beneficios que la unión aduanera en la región, representa para su giro de negocios. Para las entidades gubernamentales, como un replanteamiento en las rutas comerciales actuales hacia el exterior y para la academia, como estudio de caso a un sistema de integración.

Se prevé que la puesta en práctica del acuerdo sobre facilitación del comercio mejore los costos y tiempos de operación del transporte, al reducir el tiempo para cruzar fronteras o hacer que los cruces de las mismas sean más predecibles. Además, se espera que se superen las deficiencias y carencias de la infraestructura de transporte y se promuevan proyectos de infraestructuras más eficientes. (CEPAL, 2019)

En materia de cooperación aduanera, los países centroamericanos obtienen un mejor desempeño en la dimensión de cooperación internacional, por encima de la coordinación local o intragubernamental, últimas que registran los más bajos desempeños. Por otro lado, dentro de la región centroamericana, Costa Rica y Panamá son las economías con mejor evaluación mientras

que Guatemala, Honduras y Nicaragua se caracterizan por disponer de un marcado desempeño en materia de cooperación a nivel internacional sobre la local. (CEPAL, 2019)

Según los objetivos planteados en la presente investigación y los resultados arrojados por el tema en estudio se puede determinar que efectivamente existió un leve incremento en las exportaciones guatemaltecas que utilizaron el transporte terrestre en el año 2013, en comparación con el año 2012. Sin duda el transporte terrestre internacional es un elemento clave a la hora de desarrollar el comercio internacional, puesto que es el que garantiza en desplazamiento físico del producto, desde el lugar de creación del producto hasta el lugar de consumo.

Asimismo, el impacto de Guatemala por medio de las exportaciones a Centroamérica es gigante ya que su situación en cuanto a integración económica y comercio exterior es precaria, la salida y el canje para mejorar el equilibrio económico en el país, no demuestra ningún cambio positivo sino todo lo contrario, generando de esta forma una deceleración económica desde todas sus aristas. Las perspectivas de crecimiento para 2013 se vieron afectadas en sectores vitales, lo que impactó en la producción de bienes y servicios. De hecho, la actividad económica, medida por el índice mensual de actividad económica (IMAE), ya había caído a lo largo de 2012.

Con relación a lo estipulado en el acuerdo 02/2007 (COMIECO XLVII) del Consejo de Ministros de Integración Económica, se logra cubrir la necesidad que tienen los países de Centroamérica para mejorar las posibilidades de carga de mercancía, por medio de este acuerdo se logra garantizar el derecho que tienen los transportistas de poder cargar y descargar las mercancías que transportan.

Es por ello, que los Gobiernos de las Repúblicas de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica, decidieron adoptar de común acuerdo, principios y normas claras, básicas y en igualdad de condiciones, para la circulación en sus respectivos territorios y a través de las fronteras de éstos. Ellos en virtud de la adhesión a la Convención sobre la Circulación por Carretera, cuyo objetivo es el desarrollo y la seguridad de la circulación internacional por carretera.

En relación a lo anterior es necesario destacar algunas ventajas logísticas que se pudieron observar en la implementación del transporte terrestre como medio de exportación, entre ellas se destaca las siguientes:

- Precios más accesibles.

- Mayor versatilidad.

La persistencia de las barreras no arancelarias al comercio intrarregional ha sido uno de los ejes centrales de la agenda de integración centroamericana en los últimos años. Este tiene como prioridades, entre otras: la implementación de la Hoja de Ruta de la Unión Aduanera 2015-2024, el fortalecimiento de la conectividad física regional y la implementación de una Estrategia de Facilitación del Comercio Centroamericano. Como parte del acompañamiento a dicho proceso, la CEPAL ha apoyado a los países centroamericanos en la evaluación del costo asociado a la inexistencia de un Programa de Facilitación del Comercio; y la evaluación de un programa que permita la reducción de barreras administrativas al comercio.

En 2013, a solicitud del Ministerio de Economía de Guatemala (MINECO), se realizaron los primeros ejercicios para identificar los sobrecostos ocasionados por diversas barreras administrativas. Los resultados fueron un insumo valioso para los equipos técnicos que estaban delineando la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio. También sirvieron para evaluar el costo asociado con la falta de tal estrategia. La existencia de un costo adicional promedio para las importaciones subregionales equivalente a un arancel del 24% sobre el valor unitario de los productos comercializados. (Ministerio del Comercio Exterior, 2013)

Así mismo es necesario destacar las siguientes dificultades para el transporte de productos y mercancías desde Guatemala.

- Una de las principales dificultades que se encuentran los transportistas al momento de realizar el comercio exterior es el mal estado de las vías terrestres en toda Centroamérica.
- Las aduanas pueden traer consigo dificultades fronterizas al exportar por vías terrestres, los atrasos debido a las aduanas deficientes en los países centroamericanos, hacen que el costo de la importación se eleve y a su vez trae retraso al momento de entregar la mercancía.
- La baja inversión de los países de Centroamérica en las rutas de transporte, limitan la demanda actual para moverse con agilidad, ya que muchos de estos caminos tienen problemas por desastres naturales, o a su medio ambiente.
- La inseguridad es otro factor influyente ya que muchos transportistas no hacen sus rutas por las noches ya que suele haber una gran incidencia de robos a mercancías.

De igual manera no se conoce de la existencia de planes específicos del Gobierno o del sector privado que tengan por finalidad mejorar las condiciones de transporte terrestre por Centroamérica, sin embargo, es necesario la implementación de estos planes y políticas que generen la posibilidad de que la administración pública, aumente su capacidad de pronóstico y transparencia ayudando a recaudar más impuestos y tributos, debido a que se tiene un mayor control de la información de las transacciones aduanera, los sistemas van encaminados a la reducción de fraudes y malas prácticas.

Para el caso específico de Centroamérica, el proceso de Integración Económica Centroamericana ha establecido un engranaje jurídico para el perfeccionamiento de la Zona de Libre Comercio y alcanzar la Unión Aduanera Centroamericana, destacando la suscripción del Convenio Marco de la Unión Aduanera Centroamericana en 2007. En él se define que la unión aduanera se constituirá de forma gradual y progresiva a través de 3 etapas siendo estas:

- a) Promoción de la libre circulación de bienes y facilitación del comercio.
- b) Modernización y convergencia normativa.
- c) Desarrollo institucional.

Adicionalmente, en la región de Centroamérica, la mayoría de las medidas de facilitación comercial fueron establecidas en la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad con Énfasis en Gestión Coordinada de Fronteras (ECFCC) (CEPAL, 2019)

La política debe desempeñar un papel esencial en el fomento de la integración productiva Centroamericana. Por un lado, crear políticas comerciales, así como inversión en la infraestructura de transporte para disminuir los costos del comercio, cobran gran relevancia al analizar procesos que implican cruzar varias veces las fronteras de los países. Por otro, reglas de origen que suministren la acumulación de procesos productivos en varios países, políticas que posibiliten el abastecimiento de insumos importados para exportar (mejorando el entorno productivo, atrayendo inversión extranjera y promoviendo la transparencia regulatoria) pueden aumentar los beneficios de la fragmentación de la producción y, en consecuencia, promover la integración productiva de los países de la región.

El panorama de corto, mediano y largo plazo en Guatemala para favorecer el comercio terrestre en Centroamérica generan los siguientes parámetros:

4.2 En el corto plazo

El panorama en el corto plazo indica que los gobiernos llevarán a cabo agendas de prevención antes que cambios de fondo. Previo a realizar grandes inversiones en mejoras de infraestructura, los entes encargados del comercio terrestre en Centroamérica, deberán gestionar procesos de agilización, capacitación unificada y definir mecanismos uniformes para diferentes productos. Algunos de los principales ejemplos son:

- Declaración anticipada de mercancías: Esto a través de formatos digitales en donde los exportadores/importadores puedan declarar y registrar viajes previos a su llegada a la frontera para minimizar el tiempo de revisión de la papelería requerida, así como de las inspecciones necesarias. Esta medida impactaría directamente al tiempo de tránsito, minimizando los costos necesarios de inversión. Al corto plazo se recomienda el aprovechamiento de las herramientas digitales para realizar procesos administrativos y, como en todas las industrias, sistematizar lo mayor posible.
- Durante la elaboración de esta investigación ya se han iniciado estos esfuerzos entre Guatemala, Honduras y El Salvador, con la última implementación que implica la transmisión electrónica del formulario que se aplica a mercancías originarias de Centroamérica amparada con el sistema DUCA-F antes de la llegada del vehículo al paso fronterizo. DUCA-F (Declaración Única Centroamericana). Este paso permitirá a los operadores de comercio exterior obtener beneficios vinculados al control, simplificación y agilización en el tránsito de mercancías. En detalle:
 - Operar en un periodo 24/7
 - Descongestionamiento de medios de transporte de carga en ambas fronteras
 - Reducción de tiempos en el paso de las mercancías por el puesto fronterizo
 - Reducción de los costos logísticos de la operación
 - Distribución de mercaderías con mayor rapidez para beneficiar a la población
 - Intercambio de información entre ambas aduanas periféricas.

- Agilización y coordinación de controles migratorios: En el antes mencionado tema de la digitalización, el impacto directo en tiempos de espera se vería beneficiados tanto los transportistas, así como los clientes. Esto debido a que la agilización en el control migratorio reduciría los tiempos generales de transporte, por ende, los costos de los transportistas en gastos operativos y de los clientes en esperas, pérdidas de inventario o no cumplimiento de fechas de entrega.
- En el corto plazo se recomienda iniciar con sistemas no complejos, como programar fechas de llegada y horarios a través de llamadas telefónicas o un formulario digital, los agentes aduaneros podrían tener acceso a esta información previo a la llegada del transportista para asignar un bloque de tiempo de inspección y agilizar la optimización del tiempo. Además de esto se propone considerar el incremento de agentes aduaneros que operen en los diferentes puntos de inspección, los cuales serían capacitados en el sistema y en las revisiones necesarias.
- Aumento del transporte terrestre para la exportación/importación: El presente estudio demostró los altos costos de transporte en que los comerciantes deben incurrir para mover su producto de un país a otro, costos que generalmente representan un 24% más del precio unitario de cada producto que transportan debido a los diferentes aspectos que fueron presentados, en el corto plazo se propone implementar y aumentar el modelo de LLC en el transporte terrestre para impulsar a pequeños exportadores a que utilicen los activos de la empresa de transporte a un costo más accesible.
- El servicio de transporte LLC (Less than load container) es utilizado en el transporte marítimo y se refiere a una carga que no es lo suficientemente grande para llenar un contenedor. En dicho medio de transporte, este servicio tiene costos más bajos ya que el comerciante aprovecha el espacio vacío del contenedor para enviar sus productos junto a los productos de otro comerciante. Esto representaría las siguientes ventajas:
 - Al comerciante: Costos accesibles para transportar menos producto, por lo que impulsaría a pequeños productores a exportar productos.

- Al transportista: El aprovechamiento pleno del contenedor representa un mayor beneficio rentable al transportista ya que movilizar mercancías en distancias largas o incluso cortas, con la mitad o menos de capacidad operativa de los contenedores, representa un mayor costo por km recorrido. El modelo de LLC no suele ser utilizado con frecuencia en Guatemala debido a que muchos comerciantes o empresas cuentan con sus propios medios de transporte y prefieren absorber gastos operativos como el espacio vacío, a no poder garantizar la entrega de sus productos.
- La oportunidad de optimizar esta opción para los transportistas es convertirse más competitivos y poder ofrecer este servicio a los pequeños comerciantes y esto podría motivar a los grandes transportistas en optar por las mismas medidas para mantenerse igualmente competitivos.

4.3 En el mediano y largo plazo

El panorama del mediano y largo plazo apunta directamente a la digitalización de la totalidad de los procesos aduaneros. El análisis de mediano y largo plazo se plantea en función de las mejoras en estos aspectos y no tanto en características económicas de reducción de aranceles, los cuales se han demostrado ser favorables en la coyuntura actual. Las perspectivas entonces podrían ser resumidas en:

- Adopción de estándares internacionales: Una vez aumentado el modelo de carga LLC, se deberá estandarizar a lo largo de la región. Esto para apuntar no solo al comercio intrarregional, sino que el objetivo debería de ser aprovechar los puertos o aeropuertos de mayor alcance e infraestructura para que los comerciantes puedan transportar sus mercancías a estos lugares y después de ahí, comercializarlos también a diferentes regiones. Para explicar mejor esto, actualmente cada Estado de la región utiliza sus propios puertos o aeropuertos para comercializar fuera de la región misma, sin embargo, al operar plenamente como una región unificada, un comerciante en Guatemala, podría hacer uso de los puertos en El Salvador o Panamá considerando que su costo de transporte hacia allá será menos costoso por la agilización de los procesos.

- Esta perspectiva apunta a que el objetivo de la unión es optimizar los recursos en toda la región, se plantea de esta manera en un mediano plazo con el objetivo a largo plazo de la mejora en infraestructura en puntos estratégicos de la región que puedan ser utilizados por todos los comerciantes según su conveniencia, este modelo a su vez reduce la inversión necesaria ya que se optimizaría la construcción de puertos para el uso de todos los Estados miembros quienes a su vez podrían también recibir ingresos por su uso.
- La perspectiva financiera de los Estados miembros se mantiene optimista en la actualidad y a futuro, sin embargo no sería suficiente para convertir a todos los Estados en competitivos a nivel mundial, basado en esa premisa y un modelo de integración pleno, como el implementado en la Unión Europea, en donde ciertos productos son enviados estratégicamente desde un puerto en específico (por su conexión con América, o por su posición estratégica en determinado océano), se plantea esta opción a mediano plazo usando la infraestructura actual y en el largo plazo, la creación de infraestructura nueva.
- Integración de procedimientos y controles: En el corto plazo se hace referencia a modelos simples de procedimientos y controles (llamadas telefónicas, formularios online, etc.) en el mediano y largo plazo la perspectiva, de igual forma, es de carácter tecnológico. En que la integración de procedimientos de transporte terrestre inicia desde el momento en que se registra un medio de transporte (camión o contenedor) ingresaría a una base de datos regional en donde se registre su país bandera, tipo de productos que transporta (o para los cuales tiene capacidad) registro de circulación regional (no uno por país).
- Esta perspectiva va de la mano con una a largo plazo en la que permitiría a los transportistas aprovechar plenamente de las libertades de locomoción, carga y transporte en toda la región; optimizando la carga que sale de Guatemala hacia El Salvador, (por ejemplo) y que puede ofrecer sus servicios de igual forma en El Salvador y regresar con mercancía de otro comerciante.
- Mejoramiento de las infraestructuras de transporte: Este apartado se toma en cuenta aplicado a la infraestructura vial en la región, a las instalaciones aduaneras (para

que tengan mayor capacidad de paso) y a los principales puertos y aeropuertos mencionados anteriormente.

- Se considera a largo plazo debido a las inversiones públicas necesarias que generalmente llevan un proceso burocrático para realizarse. En muchos casos se obtienen beneficios más inmediatos cuando se realizan concesiones a entes privados para su ejecución, esto podría plantearse en el mediano y largo plazo a medida de un beneficio fiscal y de concesión de carreteras, puertos y aduanas considerando una reacción más tardía por parte de los gobiernos.

Se destaca que, para alcanzar información de primera mano y lo más actualizada posible para los fines de esta investigación, fueron entrevistados representantes de varias de las organizaciones mencionadas a lo largo de la misma, lo que permitió obtener interioridades y antecedentes no disponibles en documentación o literatura escrita. Al respecto debe señalarse que no se dispone de un acabado inventario formal en la región de Centroamérica del parque automotor que clasifique los tipos de camiones según características técnicas, capacidades, articulaciones, modelos, especialidades, antigüedad, etc.

Consecuentemente, las estimaciones que se han realizado en cuanto a capacidad de transporte específicamente corresponden a las informaciones recibidas en dicho proceso investigativo. Así se concluyó que existen en Centroamérica y Panamá juntos una capacidad de transporte terrestre aproximada de unas 15 mil unidades calificadas, ofreciendo un total de 160 a 180 mil toneladas, esto concluye a que la capacidad de la oferta de transporte de la región, suple de forma correcta la demanda.

4.4 Conclusiones

1. Incremento en las exportaciones: a través de la investigación documental y el análisis de datos estadísticos de los años 2012 y 2013 en aduanas de comercio destinado a Centroamérica vía terrestre, se ha confirmado que durante el año 2013 hubo un aumento en las exportaciones guatemaltecas que utilizaban el transporte terrestre hacia Centroamérica en comparación con el año anterior. Este incremento sugiere que la integración económica y las facilidades generadas por la Unión Aduanera han tenido un impacto positivo en el crecimiento del comercio intrarregional.
2. Dificultades en el transporte terrestre: a través de la revisión de información documental y análisis de datos, se identificaron diversas dificultades en el transporte terrestre de productos desde Guatemala hacia Centroamérica. Entre las principales dificultades se encuentran los retrasos en los procesos aduaneros, la infraestructura vial deficiente en ciertas áreas y las complejidades en las regulaciones comerciales. Estas dificultades han obstaculizado el flujo eficiente de mercancías y podrían ser áreas clave de mejora para potencializar el comercio intrarregional.
3. Medidas gubernamentales y de cooperación: Las autoridades gubernamentales de Guatemala, Honduras y El Salvador han implementado diversas medidas para impulsar el comercio intrarregional por vía terrestre. Estas medidas incluyen la simplificación de procedimientos aduaneros, inversiones en infraestructura vial y la armonización de regulaciones comerciales. Estos esfuerzos indican un compromiso por parte de los países en mejorar el transporte terrestre como un motor para el crecimiento económico regional.

En conclusión, se puede afirmar que durante el año 2013 se observó un aumento en las exportaciones guatemaltecas utilizando el transporte terrestre hacia Centroamérica, lo cual podría ser atribuido a las facilidades generadas por la integración económica. A pesar de las dificultades en el transporte terrestre, las medidas gubernamentales y de cooperación demuestran una voluntad compartida de superar los obstáculos y fomentar el comercio intrarregional. Estos hallazgos sugieren que la integración regional continúa siendo un factor importante para el desarrollo económico en la región centroamericana.

Recomendaciones

1. Agilización de procesos aduaneros: se recomienda que los países miembros continúen trabajando en la simplificación y estandarización de los procedimientos aduaneros. La implementación de sistemas electrónicos y la armonización de regulaciones aduaneras podrían reducir significativamente los tiempos de espera en las fronteras y mejorar la eficiencia del transporte terrestre.
2. Inversión en infraestructura vial: la infraestructura vial deficiente es un obstáculo importante para el transporte terrestre fluido. Se sugiere que los gobiernos de la región prioricen la inversión en el mejoramiento y mantenimiento de carreteras y caminos en las rutas comerciales clave. Esto no solo mejoraría la conectividad regional, sino que también reduciría los costos operativos para los transportistas.
3. Coordinación regional: la cooperación entre los países miembros es fundamental. Se recomienda establecer mecanismos de coordinación y comunicación eficientes entre las autoridades aduaneras y de transporte de los diferentes países. Esto podría ayudar a resolver problemas en tiempo real y agilizar los procesos de autorización y trámites.
4. Capacitación y sensibilización: se sugiere la implementación de programas de capacitación para transportistas y operadores logísticos. Estos programas podrían abordar temas como las regulaciones comerciales regionales, procedimientos aduaneros y normativas de seguridad. Además, sensibilizar a los actores involucrados sobre la importancia de la integración económica y sus beneficios podría fomentar un enfoque colaborativo.
5. Promoción del comercio intrarregional: los países miembros podrían desarrollar campañas de promoción del comercio intrarregional. Esto podría incluir la difusión de casos de éxito, la realización de eventos comerciales y la creación de incentivos para fomentar el uso del transporte terrestre en lugar de opciones más costosas.

6. Monitoreo y evaluación continua: es importante establecer sistemas de monitoreo y evaluación para medir el progreso y los resultados de las medidas implementadas. Esto permitirá identificar áreas de mejora y ajustar estrategias según sea necesario.
7. Alianzas público-privadas: considerar la posibilidad de establecer alianzas entre el sector público y privado para la inversión en infraestructura y el desarrollo de proyectos conjuntos que impulsen el transporte terrestre y la integración económica regional.
8. Intercambio de buenas prácticas: los países pueden aprender de las experiencias exitosas de otros bloques económicos y regiones que han logrado una integración exitosa. El intercambio de buenas prácticas y lecciones aprendidas puede guiar las decisiones y acciones futuras.
9. Fomento de la innovación tecnológica: la implementación de soluciones tecnológicas, como sistemas de seguimiento y control de carga, podría mejorar la eficiencia y seguridad en el transporte terrestre. Promover la adopción de tecnología en la industria del transporte podría tener un impacto positivo en el comercio intrarregional.
10. Incentivos para transportistas: explorar la posibilidad de brindar incentivos fiscales u otros beneficios a los transportistas que operen de manera frecuente en el comercio intrarregional. Esto podría estimular la participación activa y sostenible de los transportistas en la región.

Bibliografía

- CEPAL. (2019). Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad con Énfasis en Gestión Coordinada de Fronteras ECFCC.
- Fondo Monetario Internacional. (2001). *International Monetary Fund*. Washington D.C.
- Abrebrecha. (s.f.). *Abrebrecha*. Recuperado el 27 de marzo de 2014, de <http://www.abrebrecha.com>
- AGEXPORT. (2012). *Asociación Guatimalteca de Exportadores*. Recuperado el 11 de junio de 2022, de <https://www.export.com.gt/quienes-somos>.
- AGEXPORT. (2020). *Asociación Guatimalteca de Exportadores (AGEXPORT)*.
- Arenal, C. D. (1977). *Las Casas y su concepción de la sociedad internacional*. Estudios de Deusto.
- Auzias, J. (1970). *El Estructuralismo*. Alianza.
- Balassa, J. B. (1964). *Teoría de la integración económica*. México: Editorial Hispano-Americana.
- Balassa, J. B. (1964). *Teoría de la integración económica* . México: Editorial Hispano - Americana.
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2021). Curso Ventanillas Únicas de Comercio Exterior: Herramientas de la Facilitación Comercial. Obtenido de <https://cursos.iadb.org/es/inde/ventanillas-nicas-de-comercio-exterior-herramientas-de-la-facilit>
- BancoMundial. (s.f.). *Banco Mundial*. Recuperado el 1 de abril de 2014, de <http://www.bancomundial.org>
- Bancos de Centroamérica. (2020). *BCA*. Guatemala: S/E.
- BANGUAT. (2020). *Nota de comercio mensual*. Guatemala: Recuperado de: http://www.banguat.gob.gt/inc/ver.asp?id=/estaeco/ceie/CG/2012/nota_comercio_mensual.htm&e=9895. Consultado el 12 de Junio de 2022.
- Baptista, F. (1994). *Metodología de la Investigación*. Colombia: McGraw Hill.

- Bermúdez, A. (1998). *Globalización Económica, Integración y Equidad*. Managua, Nicaragua: OIT.
- Bermúdez, Adán. (1998). *Globalización Económica, Integración y Equidad*. Managua, Nicaragua: Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- Beteta, H. E., & Moreno-Brid, J. C. (2014). *Cambio estructural y crecimiento en Centroamérica y la República Dominicana: un balance de dos décadas, 1990-2011*. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- BID-, B. I. (2004). *Informe de Progreso Económico y Social IPES 2005*. Washington D.C.
- BID-, B. I. (2005). *Progreso Económico y Social en América Latina*. Washington D.C.
- Bloch. (2012). The Role of Solid Waste Management as a Response to Urban Flood Risk in Developing Countries, a Case Study Analysis. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*. 159, 193-204. Obtenido de [https://www.scirp.org/\(S\(lz5mqp453edsnp55rrgjct55.\)\)/reference/referencespapers.aspx?referenceid=2595371](https://www.scirp.org/(S(lz5mqp453edsnp55rrgjct55.))/reference/referencespapers.aspx?referenceid=2595371)
- Boersner, D. (1986). *Relaciones Internacionales de América Latina: Breve historia* . Caracas-San José: Nueva Sociedad.
- Buckley. (1967). *La Teoría de Sistemas*.
- Buendía, L. (1998). *Métodos de investigación en psicopedagogía*. Madrid: McGraw Hill.
- Bulmer, V. (2014). *Reflexiones sobre la integración centroamericana*. Tegucigalpa, Honduras: Alin Editores, S.A.
- Bunge, M. (1969). *La ciencia: Su Método y su filosofía*. Buenos Aires.
- Bunge, Mario. (2007). *La investigación científica*. México, D.F.: Editorial Siglo XXI.
- Burton, J. W. (1972). *World Society*. Cambridge.
- Calduch. (1991). *Relaciones internacionales*. Obtenido de <https://www.ucm.es/rrii-e-historia-global/libro-relaciones-internacionales>
- Calduch, R. (1991). *Dinámica de la Sociedad Internacional*. España: Ediciones de Ciencias Sociales.

Camacho, R. G. (1988). *Pasado y Presente de la Integración Económica Centroamericana: El reto de la integración*. Guatemala.

Caribe, O. R. (1995). *Las Dimensiones laborales de la Integración Económica en América Latina y el Caribe*. Lima, Perú: Documento de Trabajo No. 8.

Carranza. (2020). *El desafío del desarrollo en América Latina. Políticas para una región más productiva, integrada e inclusiva*.

CATRANSCA. (2002-2004). www.catransca.net. Recuperado el 17 de enero de 2016, de www.catransca.net

Centro de Comercio Internacional. (2020). CCI. Guatemala: S/E.

Centroamericana, S. S. (27 de 04 de 2022). *Datos Macro Expansión Centroamericana*. Obtenido de Datos Macro: www.datosmacro.expansion.com

Centroamericana, S. S. (27 de 04 de 2022). *SICA Unión Aduanera*. Obtenido de SICA : www.sica.int

CEPAL. (1997). *Inversión Extranjera en América Latina* . CEPAL.

CEPAL. (2004). *Panorama de la inserción internacional de América Latina y el Caribe, Tendencias 2005*. Publicaciones de Naciones Unidas.

CEPAL. (2011). *Panorama Social de América Latina 2011*. Obtenido de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/1241-panorama-social-america-latina-2011>

CEPAL. (2015). *Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2015: desafíos para impulsar el ciclo de inversión con miras a reactivar el crecimiento*. Obtenido de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/38713-estudio-economico-america-latina-caribe-2015-desafios-impulsar-ciclo-inversion>

Christopher, T. (1998). *Medio siglo de la OEA. Panorama de un compromiso regional*. Colección Interamer.

CIESA. (1997). *Fuentes de las ventajas competitivas en la industria mexicana* . México D.F.: Consultoría Internacional Especializada S.A.

Cipoletta; Perez; Sanchez. (2010). *Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística : experiencias internacionales y propuestas iniciales*. Obtenido de

<https://www.econbiz.de/Record/pol%C3%ADticas-integradas-de-infraestructura-transporte-y-log%C3%ADstica-experiencias-internacionales-y-propuestas-iniciales-cipoletta-tomassian-georgina/10009424404>

COMIECO XLVII del Consejo de Ministros de Integración Económica. (s.f.).

Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y desarrollo. (2019). *CNUCD*. Guatemala.

Consejo de Ministros de Integración Económica. (2015). Estrategia Centroamericana de Facilitación de Comercio y Competitividad con Énfasis en la Gestión Coordinada de Fronteras. Obtenido de Disponible en: <https://www.sieca.int/index.php/integracion-economica/integr>

Constantine, S. S. (1991). Centroamérica en una encrucijada. *Integración y el Desarrollo de Centroamérica No. 49*.

Copeland, F. J. (1995). *Finanzas en administración. Novena Edición*. México: McGraw Hill.

Cordero, E. R. (2000). *Centroamérica y la integración económica hacia el Siglo XXI*. San José, Costa Rica: Cordero Ediciones.

DataExport. (2014). *La Revista de Comercio Exterior. Lo que nos deja el 2013 y lo que nos espera en el 2014*. Guatemala: AGEXPORT..

De la Mora. (2020). *El comercio México-Guatemala: retos y oportunidades para mejorar la relación bilateral*. Obtenido de <https://forointernacional.colmex.mx/index.php/fi/article/view/2771/2696>

Delgado, E. (1981). *Evolución del Mercado Común Centroamericano y desarrollo equilibrado*. San José, Costa Rica: Editorial Universitaria Centroamericana.

Deutsch, K. w. (1980). *Politics and Government: How the people decide their fate*. New York.

Exteriores, M. d. (2012). *Marco General de la Política Exterior de Guatemala 2012 - 2016*. Guatemala.

Flores, A. y. (2017). *Hombre, sociedad y cultura*. Obtenido de https://dgep.uas.edu.mx/archivos/hombre_sociedad_cultura_cap1-4_Borrador.pdf

Flores, S. L. (2018). Herramientas para el Comercio Internacional,.

Gálvez, A. M. (2000). *Las crisis financieras y la supervisión*. Guatemala: Centro Editorial.

- García, C. (1985). *La técnica de investigación documental*. México: Editorial Trilla.
- García, C. M. (2011). *El conflicto fronterizo entre Costa Rica y Nicaragua: ¿medioambiente, soberanía, narcotráfico o mero instrumento electoral?* Real Instituto Elcano.
- Garcia, F. C. (2004). Elementos del comercio Exterior.
- Garcia, Sayan. (2009). *Impactos económicos y políticos en América Latina*.
- González. (2016). Los mecanismos sociales y su relación con la distinción micro-macro. *Cinta moebio . Revista de Epistemología de las Ciencias Sociales*, 55, 16-28. doi:doi: 10.4067/S0717-554X2016000100002
- Gordon, S. (1989). *Crisis Política y Guerra en El Salvador*. Siglo Veintiuno Editores.
- Grawitz, M. (1984). *Métodos y técnicas de las ciencias sociales I-II*. México: Editorial Mexicana.
- Guatemala, P. d. (1993). *Protocolo al Tratado General de Integración Centroamericana* . Guatemala.
- Guía de Buenas Prácticas para Usuarios del Transporte Terrestre Centroamericano. (2022). *Guía de Buenas Prácticas pCámara de Transportistas Centroamericanos. CentralAmericaData*. Guatemala: GuRecuperado de: <https://www.centralamericadata.com/es/static/home>. Consultado el 13 de junio de 2022.
- Guzman, V. M. (1997). *Kant: La paz perpetua, doscientos años después* . Valencia: Nau Libres.
- Informe Seguridad de la Cadena Logística terrestre en América Latina. (2015).
- Joaquín Arriola Palomares, J. A. (1995). *El movimiento sindical ante la integración centroamericana. De la frágil participación a la propuesta de Tratado de Integración Social*.. San Salvador: Friedrich Ebert Stiftung.
- Karnes, T. (1982). *Los fracasos de la Unión Centroamericana, 1824 - 1960* . San José: Instituto Centroamericano de Administración Pública.
- Kerlinger, F. (1997). *Investigación del comportamiento*. México, D.F.: McGraw Hill.

- Laguardia, J. M. (1980). *La Frustrada vocación Federal de la Región y el Proyecto del Parlamento Centroamericano*. En: *Centroamérica: El reto de la integración. Federación Liberal y Centrista de América Central y el Caribe*. Guatemala.
- Mamatey, V. S. (1953). *The United States and Bulgaria in World War I*.
- Medina, M. (1973). *La teoría de las relaciones internacionales*. Madrid.
- Mejias, S. A. (2009). La OEA: un actor regional en la gestión de crisis. Logros y limitaciones. *Realidades y perspectivas de la Gestión Internacional de crisis*, 69-98.
- Melgar, H. R. (1997). *Integración económica y relaciones comerciales en Centroamérica*.
- Melgar, H. R. (1997). *Integración económica y relaciones comerciales en Centroamérica*. En Capítulos: *Tendencias de la Integración de América Latina y el Caribe*.
- Michalopoulos, S. S. (1992). *Centroamerica en una encrucijada* . Guatemala: Banco Centroamericano de Integración Económica.
- Ministerio del Comercio Exterior. (2013).
- Mishkin, F. (2008). *Moneda, Banca y Mercados Financieros*. México : Pearson.
- Morales, G. N. (1992). *Breve historia del Mercado Común Centroamericano y su situación y funcionamiento durante la crisis de la década de 1980*. Integración Latinoamericana, Vol. 17 No. 179.
- Moreno, M. A. (15 de agosto de 2011). *El blog salmon*. Recuperado el 31 de marzo de 2014, de <http://www.elblogsalmón.com>
- Morgenthau, H. J. (1948). *Política entre las naciones: la lucha por el poder y la paz. Colección estudios internacionales*. Grupo Editor Latinoamericano.
- OEA. (1948). Carta de la Organización de los Estados Americanos. *Carta de la Organización de los Estados Americanos*. Bogotá: Novena Conferencia Internacional Americana.
- OMA. (2010). *Organización Mundial de las Aduanas*.
- ONU. (1945). Carta de las Naciones Unidas. *Carta de las Naciones Unidas*. San Francisco.

ONU. (s.f.). *un.org*. Recuperado el 27 de marzo de 2014, de Página oficial Organización de las Naciones Unidas: <http://www.un.org/es/aboutun/>

ONU, A. G. (1974). Carta de Derechos y Deberes Económicos de los Estados. *Carta de Derechos y Deberes Económicos de los Estados*. New York.

Organización Mundial de Aduanas. (2007). *O.M.A. GUATEMALA*.

Organización Mundial de la Propiedad Intelectual. (2010). *O.M.P.I. Guatemala*.

Organización Mundial del Comercio, O. (2012). *Organización Mundial del Comercio*. Guatemala: S/R.

Pacheco-Gaitán, G. (2003). *El Libro de la Defensa nacional: una visión desde Guatemala*. Santiago de Chile: REDES.

Preámbulo. (1889). Primera Conferencia Internacional Americana. *Primera Conferencia Internacional Americana*. Washington, D.C.

Prebisch, R. (1949). *El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas*. Editor Aries.

Prebisch, R. (1981). *Capitalismo periférico: Crisis y transformación*. México: Fondo de Cultura Económica.

Prebish. (1999). *Estudio Económico de América Latina y el Caribe 1999-2000*. Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/1047>

Presidencia, S. d. (10 de abril de 2013). Consejo Permanente de la OEA recibe al Ministro de Relaciones Exteriores de Guatemala. Ciudad de Guatemala, Guatemala.

PRONACOM. (2018). *Reformulación y Actualización del Plan de Desarrollo Vial 2018-2032*. Guatemala: Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda.

Reffinot, M. (1994). *De la crisis de la deuda a la financiación del desarrollo - Cooperación para el desarrollo en la posguerra fría No. 31*. Madrid : Tiempo de paz, Editorial Popular.

Ricardo Zapata Martí, F. A. (2004). *La integración centroamericana: Beneficios y costos*. México: CEPAL.

Rigirozzi, M. (2018). *Integración centroamericana*. GUATEMALA: S/E.

- Rochester, F. S. (2000). *Relaciones Internacionales. Situación global en el siglo XXI. Cuarta Edición.* Colombia: McGraw Hill.
- Rodriguez, E. (1998). *Globalización económica y desafíos de las economías en desarrollo.* Lima, Perú: Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- Salkind, N. (1999). *Métodos de investigación.* México: Prentice Hall.
- Sanahuja, L. (2012). *Integración centroamericana.* Guatemala.
- SICA, S. d. (1991). *sica.net.sv.*
- SIECA. (1998). *Integración económica e inserción internacional de Centroamérica: comercio y medio ambiente.* Guatemala.
- SIECA. (2012). *Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA). Comercio Exterior Centroamericano.* Obtenido de <http://estadisticas.sieca.int/>.
- SIECA. (2018). *Secretaría de Integración Económica Centroamericana.* Guatemala: S/E.
- SIECA. (2022). *Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA). Comercio Exterior Centroamericano.* Recuperado el 11 de junio de 2022, de <http://estadisticas.sieca.int/>.
- SIECA; CEPAL. (2019).
- Smith. (2015). *Principales teorías del Comercio Internacional.* Obtenido de <http://www.economia.unam.mx/secss/docs/tesisfe/mcam/1.pdf>
- Tamayo, M. (2005). *Metodología formal de la investigación científica.* México, D.F.: Editorial Limusa.
- Taylor, S. (2000). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación. Tercera Edición.* Barcelona: Editorial Paidós.
- Truyol, A. (1963). *La teoría de las relaciones internacionales como sociología (Introducción al estudio de las relaciones internacionales).* Madrid.
- UNCTAD. (2019). *Conferencia de la ONU sobre Comercio y Desarrollo.* Guatemala.
- UNESCO. (1954). *The University Teaching of science: Sociology, Social Psychology and Anthropology.*

Valles, M. (1997). *Técnicas cualitativas de Investigación social*. Madrid: Editorial Síntesis.

Varda, F. (2014). *About.com*. Recuperado el 27 de marzo de 2014, de <http://americalatina.about.com>

Velasco, M. D. (1994). *Las Organizaciones Internacionales*. Madrid, España: Editorial Tecnos.

Velázquez, A. S. (2007). La Seguridad Internacional: Vino viejo en botellas nuevas. *Revista de Ciencia Política*, 67 pags.

Vilarinho, E. (1979). En torno al concepto de diplomacia. *Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional*, vol 5, 159-179.