

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



EL DESEMPEÑO LOGÍSTICO DE EL SALVADOR Y SU
ADAPTABILIDAD A LA CADENA GLOBAL DE
SUMINISTROS: TENDENCIAS ACTUALES 2014-2021

CURSO DE ESPECIALIZACIÓN EN TÉCNICAS DE
COMERCIO INTERNACIONAL

PARA OPTAR AL TÍTULO DE
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

PRESENTADO POR:
ARIEL EDGARDO RODAS VALDES

DOCENTE ASESORA:
MSC. MARLENE ISABEL BADO HENRÍQUEZ

CIUDAD UNIVERSITARIA, SAN SALVADOR, OCTUBRE DE 2021

EL DESEMPEÑO LOGÍSTICO DE EL SALVADOR Y SU ADAPTABILIDAD A LA CADENA GLOBAL DE SUMINISTROS: TENDENCIAS ACTUALES 2014-2021

RESUMEN

La logística es un factor determinante para el desarrollo de un país ya que establece el nivel de respuesta al comercio mundial por ende es fundamental para cada Estado crear los mecanismos a nivel institucional y práctico para el correcto desarrollo de esta, la logística es parte integrante de la cadena global de suministros que puede ser entendida como el conjunto de procesos de producción y distribución de mercancías. La globalización y los sucesos que impactan a la sociedad provocan cambios en las tendencias comerciales. En ese marco radica la importancia de estudiar el desempeño logístico de El Salvador y como este se desenvuelve en un mundo tan interconectado que se caracteriza en la actualidad por la relocalización y desglobalización. Como resultado, el país ha impulsado diferentes mecanismos para convertirse en un centro logístico que responda a los estándares mundiales recurriendo incluso a la cooperación regional con sus homólogos centroamericanos.

INTRODUCCIÓN

Hablar del desempeño logístico de un país es muy diverso puesto que requiere el abordaje de muchos elementos tales como la infraestructura, conectividad, tiempos de espera, eficiencia de instituciones así como los factores internos y externos marcados por las tendencias del comercio mundial que influyen y son determinantes en dicho proceso; en ese marco, y para contextualizar el presente texto se exponen como antecedentes los hechos históricos más significativos que han marcado el desarrollo logístico de El Salvador; posteriormente en el desarrollo de esta entrega se describen de forma amplia aquellos avances en materia normativa, institucional y práctica promulgados y efectuados para potenciar la logística de El Salvador por parte de los últimos dos Gobiernos de turno. Como factor externo se incluye, además, un apartado que aborda la logística a nivel centroamericano además de los esfuerzos en cooperación entre dichos países y su importancia para el desarrollo de la logística como bloque y cómo eso se traduce en una oportunidad potenciar la conectividad del país.

El segundo nivel de análisis parte de la importancia de la logística salvadoreña y su nivel de relación con la cadena global de suministros, al respecto se analizan las principales

tendencias tomando en consideración los sucesos a nivel global los cuales son considerados como puntos de inflexión para el intercambio de mercancías, teniendo en consideración procesos como la relocalización o desglobalización los cuales son brevemente aclarados ya que se perfilan como nuevas alternativas en la reorganización del comercio mundial. Dicho estudio es realizado explicando sucesos recientes y determinantes que no pueden ser dejados de lado para entender por completo el tema.

Finalmente, el lector encontrará las recomendaciones y conclusiones las cuales son el resultado del pensamiento crítico de la investigación del desempeño logístico de El Salvador y su adaptabilidad a la cadena global de suministros y las cuales han sido elaboradas con una visión positiva y progresistas tomando en consideración la situación actual del país.

ANTECEDENTES DE LA LOGÍSTICA EN EL SALVADOR

Aunque parezca un término relativamente nuevo, la logística es una actividad antigua, con orígenes en el campo militar, especialmente durante el desarrollo de las grandes guerras mundiales. Por ende, es necesario poder entender cómo ha sido la evolución logística del país en los últimos años; a tal efecto mencionar que *el análisis sobre las cadenas u operadores logísticos en El Salvador se remonta desde principios y mediados del Siglo XX, donde iniciaron operaciones o se instalaron en el país empresas extranjeras, con el propósito de hacer florecer una oportunidad de negocio identificada en la economía salvadoreña.*¹

*Es así como a inicios de la década de los noventa, el país ya había adoptado reformas estructurales orientadas a lograr la apertura de la economía interna hacia el exterior, liberalizando los mercados mediante la promoción del comercio exterior y reorientando el rol del sector público en la economía buscando incentivar la competencia en los mercados a través de la eliminación de los controles de precios y una mayor iniciativa privada.*²

A principios del año 2000 dentro de las principales empresas que destacaban como parte integrante de la logística nacional se pueden mencionar RANSA, C-IMBERTON, S.A. DE

¹ Elmer Figueroa y Erick Granados, *La gestión de las cadenas logísticas en El Salvador bajo la perspectiva de la Ley de Servicios Internacionales*, (Trabajo de Maestría, Universidad de El Salvador, Facultad Multidisciplinaria de Occidente, 2011) 4 y 35. <http://ri.ues.edu.sv/id/eprint/911/1/10137183.pdf>.

² El Salvador Logístico, *Política integrada de movilidad y logística para el desarrollo productivo y la facilitación de comercio*, (GOES, 2017), 15. <https://www.transparencia.gob.sv/institutions/foviaal/documents/203257/download>

C.V, MUDISA, GRUPO TICAL HOLDING, S.A, CROWLEY LOGISTICS, DHL GLOBAL FORWARDING, habiendo registrado grandes índices de inversión en el país y las cuales fueron claves para el aumento de las exportaciones e importaciones.³

Durante 2006 y 2008 se marcó un precedente ya que el Gobierno de El Salvador en esa época dimensionó sobre la factibilidad de convertir a El Salvador en un Centro Logístico Regional⁴ esfuerzo que fue acompañado por las grandes empresas quienes invirtieron significativas cantidades de dinero en la construcción de modernos centros de distribución, centros de almacenaje y bodega lo que permitió el desarrollo de las hoy conocidas zonas francas.

Un registro que nos brinda la oportunidad de conocer el recorrido en materia logística del país a través de los últimos años es el Índice de Desempeño Logístico (IDL) creado en el año 2007 por el Banco Mundial, el cual, es publicado cada dos años y mide aspectos cualitativos y cuantitativos de 6 categorías (Aduanas, Infraestructura, Envíos Internacionales, Competencia de Servicios Logísticos, Seguimiento y Rastreo y Puntualidad). En su primera edición El Salvador obtuvo 2.66 de 5 posibles puntos por su desempeño logístico ocupando la posición número 66 del ranking, siendo los envíos internacionales su criterio menos calificado y el tiempo su criterio más destacado.

Índice de Desempeño Logístico de El Salvador por año	
2007	2.66
2010	2.67
2012	2.60
2014	2.96
2016	2.71
2018	2.58
<i>Fuente: Elaboración propia con base en datos del Banco Mundial⁵</i>	

³ Figueroa y Granados, *La gestión de las cadenas logísticas en El Salvador bajo la perspectiva de la Ley de Servicios Internacionales*. 33-40

⁴ Ibid. 6

⁵Véase. Banco Mundial, *Índice de desempeño logístico Country Score Card Radar*, (Banco Mundial, informes 2007-2018) <https://ipi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/SLV/2018#chartarea>

En el año 2010 el IDL presentó una variante para el caso de El Salvador ya que si bien la puntuación fue de 2.67 tan solo 0.1 mayor que el índice del 2007 se retrocedió en categorías como desempeño de aduanas, rastreo y monitoreo y tiempo que fue el valor que presentó más variación (-0.57). En el informe de IDL del año 2012 el país obtuvo una puntuación de 2.60 siendo la primera vez que se registraba un retroceso en su registro logístico en este índice en particular, esto se debió en gran medida a su reducción en la categoría de envíos internacionales y aduanas, Sin embargo, en año 2014 el desempeño logístico de El Salvador ante el Banco Mundial obtuvo un aumento en su puntuación con 2.96 de 5 puntos posibles; este mejoramiento se debió en gran medida a avances en la categoría de aduanas y competencia logística,⁶ respecto al informe de IDL del país de los años 2016 y 2018 se abordará más adelante en este texto.

Los datos publicados por el Banco Mundial más allá de ser solamente números, permiten deducir aspectos relevantes respecto al desarrollo logístico de El Salvador a través de los últimos años, lo más notable es que el país no ha contado con un desarrollo uniforme, puesto que la innovación en una de las categorías (Aduanas, Infraestructura, Envíos Internacionales, Competencia de Servicios Logísticos, Seguimiento y Rastreo y Puntualidad) ha significado el retroceso en otras áreas; lo que supone la falta de una ruta lógica a seguir en materia de desarrollo logístico salvadoreño.

Otro hecho relevante en el desarrollo de la logística de El Salvador es resultado del supuesto que una agenda logística a nivel de país además debe ser inclusiva e integradora de aquellos sectores que son parte fundamental de la economía nacional, tales como el sector privado empresarial. Al respecto algunos avances que se han logrado en los últimos años es la aprobación en el 2013 de la Ley de Asocio Público Privado la cual tiene como fin crear un marco normativo para el establecimiento de inversiones públicas y privadas en materia de infraestructura y de servicios, la aprobación de dicha ley toma relevancia en el tema ya que una mayor inversión extranjera directa promueve la modernización de las formas de comerciar, lo que a largo plazo tiene un impacto positivo, la aprobación de este cuerpo normativo generó mucha expectativa en los sectores involucrados.

⁶ Redacción Propia con base en datos extraídos del Índice de desempeño logístico, (Banco Mundial, informes 2007-2018). <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/SLV/2018#chartarea>

LOGÍSTICA SALVADOREÑA: NUEVAS TENDENCIAS

En primera instancia es necesario poder aclarar a qué se refiere el término logística, de tal modo, que esta es entendida como; *“el conjunto de procesos de planificación, implementación y control que aseguran un flujo eficiente de bienes, servicios e información a lo largo de la cadena de suministros, cumple un papel clave en la economía dado que los insumos, los nodos de producción y los mercados de consumo se encuentran distribuidos en el espacio, la logística permite superar la fricción de la distancia y crear convergencia espacial entre la oferta y la demanda así, la logística influye en el nivel de competitividad y productividad de un país, al tiempo que proporciona oportunidades de empleo y de acceso a bienes y servicios por parte de sus habitantes”*.⁷

Un proceso que puede ser considerado complementario a la logística es el desarrollo de la cadena global de suministros las cuales son cada vez más diversificadas y crecientes; ya que; el mundo comercial está a la orden del día para intercambiar alimentos, productos de primera necesidad y demás exigencias de millones de compradores globales.

Entiéndase la cadena global de suministros como: *“el paradigma determinante que combina la procura, la manufactura, la distribución, las ventas y el servicio al cliente en un sólo proceso de negocios integrado, el cual garantiza la calidad y velocidad en la satisfacción del consumidor.” Su extensión abarca la unión estrecha de proveedores, distribuidores y consumidor final los cuales podemos identificar como eslabones de una cadena*”.⁸ Misma que es diseñada para responder a la demanda de las grandes corporaciones que cuentan con la capacidad adquisitiva de desarrollar y modernizar la forma de comerciar, en esta actividad convergen las grandes empresas productoras, los Estados, las empresas transportistas, distribuidores por mayor, detallistas y lo más importantes los consumidores finales quienes dan existencia al comercio en un mundo altamente competitivo.⁹ Cabe aclarar que si bien los

⁷ Calatayud Agustina y Montes Laureen, *Logística en América Latina y el Caribe: oportunidades, desafíos y líneas de acción*, (Informe Banco Interamericano de Desarrollo, 2021), 11. <https://publications.iadb.org/es/logistica-en-america-latina-y-el-caribe-oportunidades-desafios-y-lineas-de-accion>.

⁸ García Santiago y Francisco Antonio, *La Gestión de Cadenas de Suministros: Un enfoque de integración global de procesos*, (Visión Gerencial, núm. 1, enero-junio, 2006, Universidad de los Andes Mérida, Venezuela) 57-58 <https://www.redalyc.org/pdf/4655/465545874007.pdf>

⁹ *Ibíd.*

términos logística y cadena de suministros son aplicables a entornos empresariales, en el presente documento, el análisis de estos se hará desde la lógica Estatal.

El aumento del comercio mundial ha exigido a los países la innovación en los medios de transporte, el establecimiento de nuevas rutas transoceánicas, la masificación de materiales de carga y descarga, así como la modernización normativa, lo que se traduce en la necesidad para los Estados de establecer mano de obra cualificada en logística internacional. Por todo ello, es relevante analizar cómo es el desempeño logístico de El Salvador y su adaptabilidad a la cadena global de suministros partiendo del año 2014 fecha en la cual el país ha tenido su mejor desempeño en logística según datos del Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial.

En relación con lo anterior, debe mencionarse que todo proceso de transformación siempre va acompañado por mecanismos de regulación y modernización los cuales se reflejan en la aprobación y promulgación de leyes, normativas y planes; en ese sentido; hacer un recorrido por aquellos esfuerzos institucionales que han sido fundamentales para el desarrollo logístico del país es preciso ya que la creación y modificación de las normas responden a los cambios en las lógicas de comercio resultado del proceso globalizador; dichas normas atienden en principio a proteger la economía nacional pero también a promover la liberalización del comercio. Por lo tanto, cabe preguntarse: ¿El Salvador tiene una política nacional de logística y de ser así ha sido lo suficientemente eficiente?

Anteriormente se mencionó que el Índice de Desempeño Logístico mide indicadores de diferentes rubros de un país tales como: 1. Aduanas 2. Infraestructura 3. Envíos Internacionales 4. Competencia de Servicios Logísticos 5. Seguimiento y Rastreo 6. Puntualidad. Tomando como base dichos indicadores conviene entonces hacer un breve análisis de los dos primeros (Aduanas e Infraestructura) para el caso de El Salvador, tomando en cuenta los avances logrados especialmente en el último período presidencial y la situación actual:

Desempeño de aduanas: Dentro de las valoraciones de conocimiento común sobre estos espacios, es evidente que aún existen procesos que limitan la gestión aduanera dentro de los que se encuentran la transparencia y burocracia, la limitada digitalización de algunos procesos, la poca capacidad de almacenamiento y los tiempos demorados de despacho.

Sin embargo, se han ejecutado diferentes reformas a la Ley de Simplificación Aduanera sobre todo en los últimos dos períodos legislativos, por ejemplo, *a partir del 1 de junio de 2019, se han reducido los tiempos de Despacho Aduanero anteriormente, se liberaban en un aproximado de 12 horas, hoy se despachan en 45 minutos. También se han simplificado los procesos de despacho para las operaciones de comercio exterior de la región con la Declaración de Mercancías Anticipada en los países del Triángulo Norte, Declaración Única Centroamericana (DUCA), y el Nuevo proceso de rectificación de DUCA T,*¹⁰ con el fin de dotar dicho cuerpo normativo de pertinencia y adaptabilidad a procesos como el uso de nuevas tecnologías y a los cuerpos normativos de carácter regional como el CAUCA y RECAUCA dotando al área de aduanas en el país de los mecanismos jurídicos esenciales para promover la cultura de facilitación del comercio con procesos simplificados.¹¹

Además, un avance muy destacado respecto al tema de aduanas es la reciente modernización de la Aduana Anguiatú en Metapán, Santa Ana con lo que se prevé incremento del flujo de importaciones y el aumento del número de tránsito en dicha frontera lo cual aportará de manera significativa a la logística salvadoreña.

2. Infraestructura: como indicador de la logística de un país la infraestructura es fundamental, recientemente el Gobierno de El Salvador mediante sus carteras ejecuta y diseña diferentes proyectos de conectividad con la recuperación y construcción de nuevas carreteras como el periférico Claudia Lars; lo cual, aporta a la movilidad de los medios de transporte, además desde el liderazgo de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) entidad encargada de la logística en el país, se están desarrollando algunos proyectos de gran envergadura ,entre ellos, se está llevando a cabo la recuperación y modernización del Puerto de Acajutla, el Aeropuerto del Pacífico que según declaraciones de la autoridades está en fase de estudios de factibilidad, el Tren del Pacífico que se espera contribuya en la ruta hacia un centro logístico Internacional proyecto en etapa de consultas y estudios de factibilidad.

¹⁰ Ministerio de Hacienda, *Memoria de Labores 2019-2020*, (Gobierno de El Salvador, junio,2020). 81.
<https://www.transparencia.gob.sv/institutions/dga/documents/383467/download>

¹¹ Ibid.

Respecto a la regulación aeroportuaria se ha diseñado una ruta estratégica para el crecimiento del sector aeronáutico, bajo una administración caracterizada para trabajar en la creación de mejores oportunidades para los usuarios y a la población en general,¹² estos esfuerzos representan la gran apuesta de la actual administración en el proceso de modernización de las cadenas logísticas, si bien algunas propuestas aún no se materializan, es claro que existe compromiso político para potenciar la infraestructura ya que corresponde al Estado desarrollar los mecanismos necesarios para atraer la inversión extranjera directa mediante la facilitación de la movilidad de bienes y servicios a nivel interno y externo.

En relación con lo anterior, uno de los avances más destacados es la aprobación de la política nacional “El Salvador Logístico” terminada en el año 2017, la cual pretende mejorar la calidad y eficiencia en la movilidad de personas y de carga, para elevar la productividad del país y la cual tiene como principios básicos la independencia, integración complementaria, integridad, sostenibilidad-sustentabilidad. Misma que contiene lineamientos para todos los modos de transporte y servicios logísticos la política en mención traza una ruta para potenciar los sectores marítimo, portuario, aeronáutico, ferroviario, de infraestructura vial y servicios de pasos fronterizos y aduanas. Hoy en día es dicha política la que rige las líneas de acción de la logística nacional.¹³

Con el lanzamiento de la “Política Nacional El Salvador Logístico” se adjudicó ser el primer país de Centroamérica en finalizar un proceso de formulación de una política integrada de las áreas de logística y movilidad. Dicho esfuerzo fue concebido y fue liderado desde sus inicios por el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano desde el año 2012, para el cual se solicitó el apoyo del Sistema de las Naciones Unidas para la formulación de la política nacional firmándose un memorando de entendimiento del

¹² Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, *Memoria de labores mayo 2020-junio 2021*, 53.
<https://www.cepa.gob.sv/wp-content/uploads/2021/08/MEMORIA-DE-LABORES-CEPA-2021.pdf>

¹³ Secretaría General del Sistema de la Integración Centroamericana, (2017)
https://www.sica.int/noticias/presentan-politica-nacional-el-salvador-logistico_1_109300.html

*MOPT con la Mesa de Infraestructura y Logística de FUSADES para acompañar el proceso de formulación e implementación de la Política.*¹⁴

Como se observa los esfuerzos a nivel normativo e institucional han sido numerosos en la búsqueda por ser un país logístico, sin embargo, los resultados en la práctica se verán reflejados a largo plazo, prueba de ello es que aún con el lanzamiento de la política previamente mencionada en el Índice de Desempeño Logístico que elabora el Banco Mundial edición 2018, se *presentó una disminución respecto a lo observado en el 2014 y el 2016, ocasionando pérdidas de 37 y 18 posiciones, respectivamente. En consecuencia, El Salvador pasó de ser el país mejor posicionado en Centroamérica en logística después de Panamá a ubicarse en penúltimo lugar, sólo por encima de Guatemala. Esta situación es parcialmente atribuible a las condiciones de la infraestructura de transporte, así como a problemas de eficiencia en los procesos de comercio exterior.*¹⁵ Este ejemplo pone en entredicho como la creación de una agenda logística debe ser un proceso gradual continuo y persistente.

Previamente se ha abordado la situación de la Logística Salvadoreña y los factores internos que determinan la misma; sin embargo, hay un factor que es fundamental en el desarrollo de una agenda logística nacional y son las influencias externas.

El Salvador como un país centroamericano se ve influenciado por las lógicas de sus países vecinos, el caso más representativo es el de Panamá que debido a la existencia del canal interoceánico desarrolla proyectos de modernización constantemente, por lo tanto, el tráfico marítimo en la zona del Atlántico y el Pacífico se ve incrementado. Dicha particularidad exige que los demás países de la región emulen los esfuerzos en materia logística para poder enlazarse comercialmente. Es por ello que los países centroamericanos han convergido en la firma de diferentes tratados comerciales para potenciar sus economías, el ejemplo más emblemático es el DR-CAFTA por consiguiente el establecimiento de dichas relaciones económicas es el escenario ideal para que estos países trabajen en conjunto en el diseño de

¹⁴ El Salvador Logístico, *Política integrada de movilidad y logística para el desarrollo productivo y la facilitación de comercio*, (GOES, 2017) 11.

<https://www.transparencia.gob.sv/institutions/fovia/documents/203257/download>

¹⁵ Reinaldo Fioravan et al, *Plan Nacional de Logística de Cargas PNLOG El Salvador 2018-2032*, (BID, División de Transporte, nota técnica IDB-TN-1676,2019). 86. <https://publications.iadb.org/es/plan-nacional-de-logistica-de-cargas-pnlog-el-salvador-2018-2032>.

una política regional de logística que les permita estar mucho más conectados entre sí, puesto que, la interconexión es quizá el principio básico de las cadenas logísticas y el comercio en general y un país que no trabaje en conjunto con sus vecinos pocas posibilidades presentaría de poner en marcha la distribución e intercambio de sus bienes.

Afortunadamente los países centroamericanos dimensionaron sobre la necesidad de crear una agenda regional de logística que les permitiera ser competitivos, conscientes que *Centroamérica es una región que demanda sustancialmente el desarrollo de infraestructura y servicios logísticos altamente competitivos para no solo dinamizar y fortalecer el mercado regional, sino mejorar sus condiciones de acceso a mercados internacionales, y para ser una región inclusiva y próspera socioeconómicamente a través de su consolidación como un nodo logístico de clase mundial en el traslado de cargas y pasajeros; se ha promovido, un proceso llamado “Política Marco de Movilidad y logística: Centroamérica una plataforma logística de clase mundial” la cual busca construir un Sistema Regional de Movilidad y Logística; articulando y modernizando infraestructura multimodal, a efecto de hacer más competitivo, eficiente, expedito, confiable y seguro el traslado de cargas y personas.*¹⁶ Proceso que es coordinado por el MOPT de El Salvador a través de su comité.

Dicha situación es importante porque permite a El Salvador potenciar su capacidad exportable, aun cuando las agendas colectivas tienen objetivos compartidos, el país por medio del intercambio de experiencias con países vecinos puede esforzarse por replicar sus métodos, aplicarlos y adaptarlos a la realidad nacional en materia logística, además que estos procesos de índole cooperativos confieren al país la posibilidad de desarrollar cadenas logísticas muchos más competitivas y adaptables a la globalización teniendo mayor margen de adaptabilidad a sucesos que ponen a pruebas la logística de un país.

Hasta este punto se ha denotado que los esfuerzos del Gobierno de El Salvador por construir una cadena logística competitiva han sido de alcance medio, puesto que siguen habiendo áreas en las cuales no se observan resultados positivos y prueba de ellos es el notorio estancamiento del país en relación a otras naciones de la región centroamericana. El actual gobierno liderado por el Presidente Nayib Bukele a través de sus carteras de Estado ha

¹⁶ SIECA y COMITRAN, *Política Marco Regional de Movilidad y Logística y su Plan Maestro*, (Edición y publicación, JICA, 2019) 5. <http://web-sieca.s3.amazonaws.com/movilidad%20y%20logistica/JICA.pdf>

expresado tener una ruta a seguir para el fortalecimiento de las cadenas logísticas, aun cuando se tiene poco conocimiento de las líneas de acción contenidas en su Plan Nacional de Gobierno mejor conocido como Plan Cuscatlán, dicha administración se caracteriza por tener una visión competitiva del país; sin embargo, en el proceso de búsqueda de construcción de mega proyectos que estimulen la conectividad se está acudiendo al financiamiento con deuda, problema que con el tiempo no representará un avance para el país pues el déficit público no debe ser un aspecto a sobreexplotarse en el diseño de cadenas logísticas competitivas y resilientes.

Respecto a la resiliencia de la cadena logística de El Salvador un acontecimiento importante que no puede ser dejado de lado en el análisis del tema, es la pandemia por COVID-19; la cual, tuvo sus inicios en la localidad de Wuhan en diciembre de 2019 y provocó el confinamiento de millones de personas representando una disrupción en las cadenas de suministros. Dicha situación de contingencia puso a prueba a las cadenas del país y del mundo lo que significó grandes pérdidas en el registro de comercio transfronterizo. Un escenario aún más caótico se vivió en los países periféricos, los cuales dependen en gran medida del comercio mundial para el abastecimiento de ciertas industrias, es así como surgieron diferentes críticas al diseño de las cadenas de suministro globales las cuales se caracterizan por su fragmentación, es decir, por el constante traslado de industrias a países en desarrollo con bajos costos productivos, es precisamente en esa forma en la que la globalización ha distribuido la producción de industrias donde hoy prima la necesidad de iniciar un proceso de regionalización.

Para El Salvador el punto de inflexión marcado por la pandemia por COVID-19 puso a prueba la capacidad de reacción y la adaptación a disrupciones de la cadena global de suministros sobre todo para la adquisición y distribución de productos de la industria farmacéutica, para los cuales se registró una crisis de abastecimiento. Otro hecho reciente que permitió analizar el desempeño logístico de cada país fue el atascamiento en una de las rutas comerciales más importantes de uno de los buques portacontenedores más grandes del mundo el “Ever Given”. Este hecho marcó una amenaza para el comercio mundial provocando desbordamiento del tráfico marítimo en el canal de Suez y que al igual que la

contingencia por COVID-19 agudizó los cuestionamientos sobre una posible necesidad de nuevas tendencias hacia la deslocalización de las cadenas globales de suministro.

Lo anteriormente descrito permite ampliar el análisis del tema dando respuesta a la siguiente pregunta ¿La logística salvadoreña está preparada para ser competitiva en la cadena global de suministro global? *La logística es un componente fundamental en el funcionamiento de las cadenas de suministro, en tanto permite contar con los materiales y bienes necesarios, en el momento y lugar oportunos. Asimismo, la logística es un factor de competitividad de las economías y un habilitador de la integración regional.*¹⁷

Actualmente El Salvador tiene una logística que a grandes rasgos satisface las necesidades a nivel nacional, pero si se toma en cuenta la extensión territorial se denota un desarrollo de cadenas de suministros menos complejas; por lo tanto, el país no es plenamente competitivo en el escenario global, en donde existen economías muy diversificadas en países con extensión territorial mucho más densas lo que les permite desarrollar de una manera más próspera y eficiente su logística. En cambio, la logística salvadoreña como tal ha sido eficiente para desarrollar cadena de suministros de aquellas multinacionales que han radicado sus plantas productivas en el país y quienes dan vida a dicho proceso, sin embargo, las nuevas tendencias han acelerado la necesidad de la descentralización o regionalización de la cadena globales de suministros, pero ¿En qué consiste realmente dicho proceso?

*Las decisiones de acortar y regionalizar las cadenas de suministro o de “relocalizar” la producción sugieren una aparente desglobalización del comercio. En particular, se ha pasado de unas cadenas de suministro muy fragmentadas y de alcance global a una mayor dependencia de las redes de producción regionales y locales. En conjunto, gran parte de lo que parece ser una desglobalización del comercio puede muy bien ser sencillamente el reflejo de una reconfiguración de las cadenas de suministro.*¹⁸ Este proceso es mejor conocido como Nearsourcing el cual va ganando mayor relevancia para la reconfiguración de las cadenas de suministro de las empresas globales ya que significa trasladar o regionalizar

¹⁷ Calatayud Agustina y Montes Laureen, *Logística en América Latina y el Caribe: oportunidades, desafíos y líneas de acción*, 33.

¹⁸ UNTAD, *Transformar el Comercio y el Desarrollo en un Fracturado Mundo Pospandémico*, (Informe del secretario general de la UNCTAD al 15º período de sesiones de la Conferencia) 15 https://unctad.org/system/files/official-document/osg2020d2_es.pdf

la producción de las industrias para acercar los procesos productivos a los clientes reduciendo los tiempos de entregas y los gastos de transportación.

Esa nueva tendencia representa una ventana de oportunidad para El Salvador ya que al desarrollar una logística competitiva podría convertirse en un candidato donde las grandes empresas y los países trasladen sus producciones, en gran medida, porque, geográficamente tiene una posición favorable por su cercanía con Estados Unidos, una nación que es referente comercial en la escena global. Asimismo, en momentos como el actual, en el que se reconsidera la necesidad de cadenas de suministros más regionales donde mayormente se pueden aprovechar los aspectos positivos del país para potenciar su desarrollo logístico y dinamizar la economía con miras a mayor generación de empleo, aumento de la competitividad y atracción de inversión extranjera directa. Si bien en la lógica de cadenas de suministro globales fragmentadas (las que lideraban hasta el año pasado) la logística de El Salvador aún no registraba un desempeño destacado, resultaría mucho más fácil convertir al país en un Hub Logístico en la nueva tendencia hacia la deslocalización de cadenas globales de suministro sobre todo si se continúan los esfuerzos logrados y plasmados en el Plan Nacional de Logística.

CONCLUSIONES

La logística salvadoreña ha presentado avances importantes en la última década a nivel de planificación y control, pues se han establecido esfuerzos interinstitucionales orientados al desarrollo, modernización y facilitación de la actividad logística, siendo el principal obstáculo la falta de continuismo político que permita que dichos esfuerzos perduren y florezcan de forma estable y eficiente.

El estado actual de la logística salvadoreña a nivel regional centroamericano deja entrevisto una situación desfavorable en modernización en el área, respecto de sus homólogos, aún así, el país ha iniciado procesos a nivel técnico normativos destacados en orden a fortalecer su competitividad, por ende, se estima que a nivel práctico dichos esfuerzos sean reflejados a largo plazo.

Respecto a la adaptabilidad de la logística salvadoreña a la cadena global de suministros las nuevas tendencias de los mercados mundiales hacia una posible y necesaria desglobalización indican que El Salvador podría jugar un rol muchos más participativo y trascendental debido a que la región de Norteamérica en el proceso de deslocalización se posicionaría como zona de alta movilidad logística, y por su relativa cercanía a Estados Unidos, el país podría ser una opción en la cual las grandes multinacional eventualmente podrían radicar sus industria.

Las características territoriales propias del país como su extensión menos densa de la región han sido un factor endógeno que ha determinado el deficiente desarrollo logístico del país puesto que la demanda interna no presenta índices tan exigibles como otros países, sin embargo, con la potenciación de la globalización y la inversión extranjera directa se ha incurrido en cadenas logísticas y de suministros muchos más amplias en ese escenario se denota el estancamiento del país al respecto.

La actual situación de constante crisis política y social y los cuestionamientos sobre la transparencia de la gestión pública sumado a la aprobación de una nueva moneda de curso legal tendrán un impacto en el rumbo que tome la logística salvadoreña y su adaptabilidad a la cadena global de suministros esto debido a que dicha situación posiblemente provoque un efecto de congelamiento en las inversiones en el país, eventualmente se podría generar la retirada de algunas multinacionales que predominan en las cadenas del país dejando entredicho una diferencia de apreciación entre el sector gubernamental y privado, que como previamente se explicó es fundamental en los diferentes eslabones de las cadenas logísticas y de suministros.

Por lo tanto, las perspectivas de la cadena logística en El Salvador y su adaptabilidad a la nueva configuración de cadena global de suministros indican que el país tendrá grandes retos para ser parte del proceso debido a que a nivel regional El Salvador no es el país más destacado, y dicho sistema presumiblemente sea orientado a potencializar aún más los países más modernizados en logística nacional, de tal forma que siempre existirá una brecha marcada en el desarrollo de cadenas de suministros regionales manteniendo la lógica de mayor dependencia de países en desarrollo a industrias cables. Por ende, el constante proceso modernización logística del país con miras a obtener resultados favorables a largo plazo en

las cadenas de suministro global debería incluir aspectos tales como los que se recomiendan a continuación:

RECOMENDACIONES

Consolidación de un Plan Nacional de Logística: Si bien ya se materializó dicho Plan en el año 2017, todo indica que la falta de continuismo político ha afectado la correcta aplicación del mismo, además en el Plan Nacional de Logística publicado en 2017 no se presenta de manera clara una ruta a seguir, por lo que el diseño de un Plan Nacional de Logística bajo la lógica de una política de Estado, aún es un tema pendiente del cual los actuales gobernantes deben encargarse. Sin un plan que reúna los esfuerzos interinstitucionales del país y que esté diseñado tomando en cuenta las actuales tendencias post COVID-19 poco serán los avances al respecto.

Clima de inversión favorable: El desarrollo de la logística de El Salvador depende en gran medida del clima de inversiones del mercado nacional, hoy en día el país se encuentra sumergido en un período de incertidumbre social y financiera, fortalecer el clima financiero y mantenerlo en el tiempo deberá ser un tema pendiente del país, puesto que la empresa privada es parte integrante de la logística nacional y las cadenas de suministro.

Fortalecimiento de la transparencia: La inclusión de la población en el que hacer público también impacta de manera positiva o negativa en el desarrollo logístico y la manera en que se modernizan las cadenas de suministros. Es necesario que las instituciones compartan la información sobre proyectos de modernización en infraestructura, la contraloría a nivel interno es clave para que la ciudadanía conozca los procesos implementados, siendo importante además porque la transparencia hoy en día es un indicador de la buena gestión pública y un aspecto que empresas extranjeras evalúan para invertir, siendo la divulgación de Planes Nacionales, reglamentos e inversiones en logística de necesario conocimiento de la opinión pública.

Inversión en infraestructura: Este es sin duda uno de los aspectos de más difícil alcance para El Salvador a corto plazo, por los altos costos de financiamiento que requiere; por lo tanto, el país debe en primer término, desarrollar una ruta estratégica que sea capaz de

satisfacer las demandas internas de movilidad y acceso. Respecto al financiamiento de estos proyectos, una opción viable para evitar el endeudamiento a gran escala es darle más relevancia a la figura de los socios públicos y privados sobre todo en el área portuaria, siempre y cuando dichos socios representen un beneficio a largo plazo para el país sin ceder el control total de los espacios que se negocian.

Fomentar la cooperación regional: A nivel centroamericano ya existe una ruta colectiva en materia logística, sin embargo, es preciso fortalecer y mantener dicha relación para que perdure en el tiempo, ya que los países vecinos son aliados claves en el proceso de desarrollo logístico, además existen modelos muy exitosos que por medio del intercambio de experiencias podrían abonar al país

Creación de un Plan Nacional de adaptabilidad a las disrupciones en el comercio: Acontecimientos como fenómenos naturales amenazan con el flujo logístico, es necesario que el país elabore un Plan mediante entidades como CEPA, Ministerio de Economía y MOP el cual contenga lineamientos específicos de gestión de riesgos.

Finalmente hacer mención que el desarrollo logístico de El Salvador es muy necesario sobre todo hoy en día en un mundo globalizado e interdependiente. A nivel de país, es necesario cambiar el estigma de una visión conformista a una visión progresista, ya que es un tema que impacta escenarios como la distribución de productos básicos, el abastecimiento de mercados comunitarios y negocios pequeños, etc. hasta esferas mucho más altas como el nivel de importación y exportación entre El Salvador a través de la IED

Si bien el camino por recorrer es muy largo es un proceso posible de lograr sobre todo teniendo en cuenta que el país se caracteriza por poseer una fuerza laboral muy activa, por ende, será tarea del Gobierno generar un ambiente de prosperidad, modernización y desarrollo de la logística salvadoreña. Se debe ser capaz de llevar una porción del país a cada rincón del mundo mediante cadenas de suministros estables capaces de responder a cualquier incidencia global. En síntesis, este es el momento preciso para que los líderes políticos pongan en marcha “El Salvador logístico”.

BIBLIOGRAFÍA

- Asamblea Legislativa de El Salvador. “Iniciativa de Decreto de reforma a la Ley de Simplificación Aduanera”. Grupo Parlamentario ARENA, San Salvador, 2018.
<https://www.asamblea.gob.sv/sites/default/files/documents/correspondencia/75364D24-CA74-49EE-9856-81D9CE1B3315.pdf>.
- Asamblea Legislativa de El Salvador. “Ley de Asocio Público Privado”. San Salvador: Decreto n°379.
2013.<https://www.asamblea.gob.sv/sites/default/files/documents/decretos/F6D6D2AE-9DBB-41E8-A661-7D4583B300F7.pdf>.
- Banco Mundial. “Índice de desempeño logístico Country Score Card Radar”. Banco Mundial. informes 2007-2018.
<https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/SLV/2018#chartarea>
- Calatayud Agustina y Montes Laureen. “Logística en América Latina y el Caribe: oportunidades, desafíos y líneas de acción. Informe Banco Interamericano de Desarrollo”. Informe Banco Interamericano de Desarrollo,2021.
<https://publications.iadb.org/es/logistica-en-america-latina-y-el-caribe-oportunidades-desafios-y-lineas-de-accion>.
- CEPA. “Eximbank presenta propuesta de factibilidad para el desarrollo del proyecto de ampliación y modernización del Puerto de Acajutla”. agosto,2021.
<https://www.cepa.gob.sv/eximbank-presenta-propuesta-de-factibilidad-para-el-puerto-de-acajutla/>
- Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma. “Memoria de labores mayo 2020-junio 2021”. <https://www.cepa.gob.sv/wp-content/uploads/2021/08/memoria-de-labores-cepa-2021.pdf>.
- Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma. “Plan Estratégico Institucional 2015-2019”. Administración Superior y Gerencia de Planificación,2015
<https://www.transparencia.gob.sv/institutions/cepa/documents/125428/download>
- Comisión Mundial sobre la Dimensión Social de la Globalización. “Por una Globalización Justa: crear oportunidades para todos”. Primera edición, Suiza, 2004
<https://www.ilo.org/public/spanish/wcsdg/docs/report.pdf>

- Delgadillo, Francisco J, Leguizamon, Gabriela, Betancourt, Fernando J., Mendoza, Diego, DAJLES, David, y GAMEZ, Willington. “La deslocalización, criterios y estrategias en cadenas de suministro: Un estudio de mapeo sistemático”. Revista Espacios, Vol. 40, N° 14, 2019.
<http://www.revistaespacios.com/a19v40n14/a19v40n14p30.pdf>
- Escobar Tania. “Por aprobarse reformas para reducir plazos y facilitar trámites en aduanas”. Prensa Legislativa, San Salvador, 2018.
<https://www.asamblea.gob.sv/node/7230>
- El Salvador Logístico. “Política integrada de movilidad y logística para el desarrollo productivo y la facilitación de comercio”. GOES, 2017.
<https://www.transparencia.gob.sv/institutions/foval/documents/203257/download>
- Figueroa, Elmer y Granados Erick. “La gestión de las cadenas logísticas en El Salvador bajo la perspectiva de la Ley de Servicios Internacionales”. Trabajo de posgrado, Universidad de El Salvador. Facultad Multidisciplinaria de Occidente. 2011. <http://ri.ues.edu.sv/id/eprint/911/1/10137183.pdf>.
- Fondo del Milenio de El Salvador II. “FOMILENIO II firma contrato para diseño y construcción del puesto fronterizo de Anguiatú”. (Sala de Prensa, octubre 2019), <https://www.fomilenioii.gob.sv/fomilenio-ii-firma-contrato-para-diseno-y-construccion-del-puesto-fronterizo-de-anguiatu.html>.
- Fioravan Reinaldo, Uechis Luis, Granda Isabel, Carolina Martínez, Marelia Venont, Carolina S, Rendón José Rodrigo. “Plan Nacional de Logística de Cargas PNLOG El Salvador 2018-2032”. BID, División de Transporte, nota técnica IDB-TN-1676, 2019.86. <https://publications.iadb.org/es/plan-nacional-de-logistica-de-cargas-pnlog-el-salvador-2018-2032>.
- García, Santiago y Francisco Antonio. “La Gestión de Cadenas de Suministros: Un enfoque de integración global de procesos”. (Visión Gerencial, núm. 1, enero-junio, 2006, Universidad de los Andes Mérida, Venezuela) 57-58
- <https://www.redalyc.org/pdf/4655/465545874007.pdf>.

- Goodman Peter S. “El buque atascado en el Canal de Suez es una parábola sobre la globalización excesiva”. (The New York Times, marzo 2021).
<https://www.nytimes.com/es/2021/03/26/espanol/canal-suez-evergiven.html>.
- Secretaría General del Sistema de la Integración Centroamericana. (2017)
https://www.sica.int/noticias/presentan-politica-nacional-el-salvador-logistico_1_109300.html.
- SIECA y COMITRAN. “Política Marco Regional de Movilidad y Logística y su Plan Maestro”. Edición y publicación, JICA, 2019. <http://web-sieca.s3.amazonaws.com/movilidad%20y%20logistica/JICA.pdf>.
- Secretaría de Integración Económica Centroamericana. “Política Marco Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica”. Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica, 2017).
<http://www.cocatram.org.ni/repica/Repicas/39Bz/Roberto%20Salazar%20%20Politica%20Marco%20Regional%20de%20Movilidad%20y%20Logistica%20de%20Centroamerica.pdf>
- UNCTAD. “Transformar el Comercio y el Desarrollo en un Fracturado Mundo Pospandémico”. Informe del secretario general de la UNCTAD al 15° período de sesiones de la Conferencia.
https://unctad.org/system/files/official-document/osg2020d2_es.pdf
- UNCTAD. “De La Pandemia Mundial a la Prosperidad Para Todos: Evitar otra Década Perdida”. (Informe sobre el Comercio y el desarrollo 2020, Naciones Unidas, Ginebra,2020)
https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2020_es.pdf.