



CUTRIGUA

Consejo de usuarios del transporte
internacional de Guatemala

IMPACTO ECONÓMICO Y FINANCIERO DE BLOQUEOS EN RUTAS PRINCIPALES DE GUATEMALA

Índice	
INTRODUCCIÓN	I
OBJETIVOS	II
METODOLOGÍA	II
ANTECEDENTES	IV
IMPACTO ECONÓMICO Y FINANCIERO DE BLOQUEOS EN LAS RUTAS PRINCIPALES DE GUATEMALA	1
PUNTOS DE INCIDENCIA SOBRE LAS RUTAS PRINCIPALES DEL PAÍS	2
ESTIMACIONES DE COSTOS	3
1- Montos y Pesos de Mercancías movilizadas por las empresas	3
2- Costos de Fletes	5
3- Derechos Arancelarios por Aduana	6
4- Contribución del Sector al PIB	7
5- Relación entre Comercio Exterior y Transporte	9
6- Tonelaje de carga que transita por las rutas del país	10
Conclusiones	V

INTRODUCCIÓN

El Consejo de Usuarios del Transporte Internacional de Guatemala, en su misión de contribuir con el crecimiento dinámico del comercio internacional, reconoce que para ello es fundamental promover e incidir sobre la competitividad del transporte internacional de carga, competitividad que se ve afectada por múltiples factores, de los cuales se centrará el énfasis en el fenómeno de los bloqueos sobre carreteras, que indudablemente trasciende más allá de afectar únicamente al transporte terrestre pues se suele ver afectada, de una manera u otra, toda la cadena de suministros que incluye a los propios consumidores finales de los bienes y servicios producidos pues parte de la estructura de costos se suele ver afectada incidiendo de esta forma en el precio final de la producción.

En sí, la actividad comercial de Guatemala ha sido afectada históricamente por la conflictividad social, qué, independientemente de las causas que la originen, repercute directamente en los niveles de competitividad expuestos por el país ante el mundo. Ejemplo de lo anterior, es la posición que se ocupa en el Doing Business para el 2020, lugar 96 de 190 economías evaluadas. Al abordar el término “conflictividad social” se hace referencia a las múltiples manifestaciones en que estas suelen expresarse, marchas pacíficas, paros, manifestación no pacífica, caravanas, entre otros. Sin embargo, el enfoque adoptado para el presente es en torno a los bloqueos que se dan en las rutas principales del país, afectando así el libre flujo, no solo de personas sino también de mercancías lo cual representa pérdidas, incremento en los costos, incumplimientos, entre otros generando en definitiva la reducción de la competitividad a nivel país y en la región. Es así como surge la necesidad de investigar sobre “El impacto económico y financiero de bloqueos en las principales rutas de Guatemala”.

El presente se procura exponer de una manera práctica dividida por apartados donde el primero expone antecedentes sobre trabajos que fueron de utilidad para orientar la investigación. El segundo apartado es el contenido en sí, donde este trata de

reflejar las cifras que avalan el riesgo que se corre ante los bloqueos de las rutas principales. El cuarto apartado está elaborado a modo de conclusiones y recomendaciones.

OBJETIVOS

- Evidenciar que la competitividad del país se ve amenazada por los bloqueos en las rutas principales del país.
- Brindar un acercamiento cuantitativo a los efectos negativos que tienen los bloqueos sobre el comercio y la competitividad del país.
- Proporcionar un documento que sirva de insumo para promover soluciones a la problemática identificada.

METODOLOGÍA

La forma en la que se llevó a cabo el presente trabajo se describe con los siguientes elementos:

- Revisión de estudios previos para identificar ejes de trabajo o similitudes en los objetivos que se buscan alcanzar a modo de partir de una base que facilite el resto de la labor.
- Establecimiento de los principales puntos de incidencia que se ven afectados con relativa recurrencia dentro de las rutas más importantes del país. Esto se consigue partiendo de la bitácora de bloqueos y manifestaciones que lleva Cutrigua, la cual, cuenta con limitaciones, pero sirve de muestra para el objetivo de este punto.
- Realizar las estimaciones de los costos por bloqueo partiendo de información que las asociaciones empresariales y públicas puedan proporcionar: ubicaciones de alto conflicto, costos de salarios, costos por estadías, costos de almacenamiento, costos por atrasos, pérdidas por demoras, anulación de pedidos, entre otro tipo de registro que las propias empresas puedan llevar para medir su grado de rentabilidad. Esta información no requiere de especificaciones tales como nombre de empresa, giro de la empresa (para un

estudio de mayor alcance o de mayor especificidad puede ser muy útil), ventas o ingresos periódicas.

- Llevar a cabo los acercamientos correspondientes, ejerciendo para el efecto canales de comunicación directivos.
- Con la información recopilada se procede a realizar estimaciones a partir de modelos estadísticos y matemáticos que sean *ad hoc* a la finalidad que persigue el presente.

ANTECEDENTES

Partiendo de ello, se evalúan antecedentes relacionados con el tema y se encuentra un estudio realizado por Acuerdos Y Soluciones, S.A. (AYSSA) del cual se parte para establecer precedentes que servirán de guía en el presente trabajo.

- Limitaciones en la información con referencia a la duración de los bloqueos.
- Los costos por mantener una unidad varada durante la duración de un bloqueo son difíciles de establecer pues es información propia de las empresas involucradas, para lo cual, se hace uso de las estadísticas macro presentadas por el Banco de Guatemala referentes al PIB por el origen de la producción: TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO, COMERCIO.
- Existe una tendencia al alza en su trabajo, no obstante, debe considerarse que en cuanto a un mayor seguimiento mayores registros se podrán constatar.

IMPACTO ECONÓMICO Y FINANCIERO DE BLOQUEOS EN LAS RUTAS PRINCIPALES DE GUATEMALA

Previo al análisis, es importante presentar, a modo de información preliminar y justificante propio de la preocupación que como usuarios manifestamos, la siguiente tabla que contiene el total de incidencias que han podido atentar contra la libre locomoción de las personas y la movilidad de la carga:

Tabla 1. Bloqueos y Manifestaciones durante el año 2021

INDICACIONES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	TOTAL
MANIFESTACIÓN	80	86	114	47	62	83	122	594
BLOQUEO	26	25	61	19	15	36	84	266

Fuente: Subdirección General de Operaciones, Policía Nacional Civil

Es de destacar que el número de bloqueos y manifestaciones en ocasiones suelen ser organizados a nivel nacional, incidiendo sobre hasta 40 puntos diferentes de manera simultánea, de igual forma, considerando los 266 bloqueos sobre las rutas del país, en promedio durante los primeros 7 meses del año y considerando una semana laboral de 5 días nos referimos a 1.9 bloqueos por día, es decir, ningún día laboral al año las carreteras se han encontrado en la libertad de locomoción cien por ciento garantizada.

Considerando lo anterior, en este punto se abordan los temas y subtemas necesarios para explicar la problemática referida, partiendo de una identificación de puntos de incidencia que son considerados puntos relevantes en el tráfico de mercancías guatemaltecas hacia el exterior. Seguido de ello se enlaza con estimación de costos de transporte lo cual es total para los usuarios del transporte terrestre en Guatemala.

Luego se consideran los escenarios macroeconómicos a modo de mostrar evidencia empírica de como el comercio puede verse truncado mediante estas situaciones que se viven en el medio.

PUNTOS DE INCIDENCIA SOBRE LAS RUTAS PRINCIPALES DEL PAÍS

El criterio para determinar las rutas principales del país obedece a los destinos u orígenes de cada una de estas, evidentemente, sobre estas rutas es que se transporta la mayor parte de la carga que puede ser de naturaleza exportable y también la carga importada. En ese sentido, se han definido las siguientes rutas:

Tabla 2. Puntos de incidencia en rutas principales

No.	Ruta	Puntos de incidencia
1	CA-1 Oriente, Frontera de San Cristóbal, Valle Nuevo y Pedro de Alvarado	<ul style="list-style-type: none">• Carretera a El Salvador, km. 124 El Progreso, Jutiapa.• Km. 65, El Boquerón, Cuilapa.
2	CA-9 Norte, Izabal, Puerto Barrios y Puerto Santo Tomás de Castilla	<ul style="list-style-type: none">• Km. 243, La Ruidosa, Izabal.• Km. 292, Entrada a Puerto Santo Tomás de Castilla.• Km. 53, Sanarate, El Progreso.
3	CA-13, El Florido, Entre Ríos, Agua Caliente, La Ermita	<ul style="list-style-type: none">• Km. 243, La Ruidosa, Izabal.
4	CA-9 Sur, Puerto Quetzal	<ul style="list-style-type: none">• Km. 38 Palín, Escuintla.
5	CA-2 Occidente, El Carmen y Tecún Umán	<ul style="list-style-type: none">• Km. 178, Puente Castillo Armas.• Km. 212, Cruce Las Victorias.• Km. 246, Cruce La Virgen.
6	CA-1 Occidente, La Mesilla	<ul style="list-style-type: none">• Ruta Interamericana, km. 117 Cruce de las Trampas.• Ruta Interamericana, km. 187 Cuatro Caminos.• Ruta Interamericana, km. 170 Cumbre de Alaska.• Ruta Interamericana, km. 56 Chimaltenango.

Fuente: Elaboración propia

ESTIMACIONES DE COSTOS

1- Montos y Pesos de Mercancías movilizadas por las empresas

El primer punto de análisis para determinar el volumen de pérdidas o impactos que se generan en el comercio consiste en determinar el valor de la mercancía que se transporta por nuestras carreteras. Para ello, lo primero que se determina es el destino y orígenes de la carga, para así poder brindar un panorama sobre la distribución de la carga a lo largo de las distintas rutas. Es en ese sentido que las exportaciones de Guatemala están transitando principalmente por la ruta CA-9 Norte, que son todas las exportaciones con destino hacia la Costa Este de Estados Unidos, Europa y alguna otra mercancía que se transporta hacia Sudamérica. A niveles muy parejos se encuentran las exportaciones con destinos hacia Centroamérica (sin incluir a El Salvador) sobre la ruta CA-13, El Salvador sobre la ruta CA-1 Oriente y las que se exportan por la vía marítima partiendo de Puerto Quetzal sobre la ruta CA-9 Sur; estas últimas tienen como destino principal la Costa Oeste de Estados Unidos, el canal de Panamá y Asia. Por último, la proporción que se corresponde con las exportaciones a México por la vía terrestre transitando por las rutas CA-1 y CA-2 Occidente, se ocupa del 7% del total.

Tabla 3. Destinos de la Carga transportada por las principales rutas del país

Ruta	Destinos de la Carga	Proporción
CA-13	Centroamérica (sin incluir El Salvador)	13%
CA-1 Occidente CA-2 Occidente	Ciudad Hidalgo	7%
CA-1 Oriente	El Salvador	10%
CA-9 Sur	Puerto Quetzal	10%
CA-9 Norte	Puerto Santo Tomás de Castilla	60%

Fuente: elaboración propia con datos obtenidos del trabajo de campo

Por otra parte, se encuentran las importaciones que naturalmente son mayores volúmenes con relación a las exportaciones como podrá ser apreciado más adelante.

De momento, destacar que la carga de importación se encuentra más diversificada en múltiples aspectos: primero, la matriz productiva nacional nos permite concentrar los principales productos de exportación en un reducido grupo de artículos de origen agrícola; segundo, la matriz productiva no alcanza a satisfacer toda la demanda de bienes industriales y tecnológicos por lo que las importaciones suelen ser de origen industrial y provienen de distintos países a diferencia de las exportaciones que se concentran principal y casi exclusivamente en Estados Unidos. Con ello, se explica la razón por la cual podemos apreciar que las rutas CA-13, CA-1 Oriente y CA-9 Norte, se encuentran siendo utilizadas en la misma proporción por los importadores guatemaltecos. Una menor proporción se origina desde Puerto Quetzal, haciendo uso de la ruta CA-9 Sur y de igual manera se cierra con la ruta CA-1 y CA-2 Occidente por mercancías que provienen de México.

Tabla 4. Orígenes de la Carga transportada por las principales rutas del país

Ruta	Orígenes de la Carga	Proporción
CA-13	Centroamérica (sin incluir El Salvador)	27%
CA-1 Occidente CA-2 Occidente	Ciudad Hidalgo	7%
CA-1 Oriente	El Salvador	27%
CA-9 Sur	Puerto Quetzal	13%
CA-9 Norte	Puerto Santo Tomás de Castilla Puerto Barrios	27%

Fuente: elaboración propia con datos obtenidos del trabajo de campo

Tras conocer como se encuentra distribuido el uso de las rutas del país, tanto para importadores como para exportadores, es momento de conocer el valor de las mercancías que están siendo transportadas por estas y así, lograr realizar un acercamiento a lo que es el impacto económico como tal de estos bloqueos que limitan la libre circulación y fluidez del comercio guatemalteco.

Según los comerciantes consultados, en su mayoría se encuentran movilizand entre 1 y 50 contenedores mensualmente, esto, considerando una distribución normal y una semana laboral de 5 días, nos permite indicar que al día son movilizad entre

2 y 4 contenedores por empresa. El valor de la mercancía contenida en estas unidades de transporte difícilmente tendrá un valor menor a los 15mil dólares, de hecho, como puede ser apreciado a continuación, los principales volúmenes de contenedores movilizados oscilan entre los \$15mil y los \$30mil, así como suelen superar los \$60mil por contenedor.

Tabla 5. Valore medios de contenedores que transitan sobre las rutas principales de Guatemala

Valor de mercancías transportadas por unidad de transporte	Proporción de valores transportados
\$0 a \$15,000	6%
\$15,001 a \$30,000	32%
\$30,001 a \$45,000	9%
\$45,001 a \$60,000	15%
De \$60,001 en adelante	38%

Fuente: elaboración propia con datos obtenidos del trabajo de campo

2- Costos de Fletes

Partiendo de la información disponible que es empleada en las capacitaciones impartidas por Cutrigua, se formularon los siguientes precios de fletes para los destinos sugeridos en esta investigación, los cuales permanecen vigentes en el mercado guatemalteco, dando por resultado lo siguiente:

Tabla 6. Estimación de Tarifas de Fletes

Destino	Cargado Ida	Cargado Ida y Retorno
Ciudad Hidalgo	\$ 646.84	\$ 1,015.18
San Salvador	\$ 652.29	\$ 1,039.90
San Pedro Sula	\$ 1,109.66	\$ 1,868.02
Tegucigalpa	\$ 1,331.53	\$ 1,977.90
Managua	\$ 1,720.78	\$ 2,515.44
San José	\$ 2,518.74	\$ 3,619.39
Ciudad de Panamá	\$ 4,241.17	\$ 5,995.99
Puerto Quetzal	\$ 220.70	
Empornac	\$ 712.64	
Puerto Barrios	\$ 702.07	

Fuente: elaboración propia con datos Cámara de Transportistas Centroamericanos

No obstante, los precios sugeridos o bien, precios medios del mercado dejan de lado los sobrecostos que pueden ser generados a raíz de variables exógenas como la que en este documento se trata de estudiar. En ese sentido, los encuestados expresan valores variados y condicionados a diversas circunstancias, por ejemplo, el tipo de carga que es transportada, la cantidad de días afectados, el tipo de INCOTERM seleccionado, entre otras. Como tal, la dificultad de calcular el sobrecosto de una manera global se incrementa dada esta multiplicidad de circunstancias, pero, muchas veces este costo llega a generarse en una especie de efecto multiplicador con sanciones en precios, multas por incumplimiento, cancelación de pedidos, pérdida del producto, demanda insatisfecha, entre otras.

Por brindar un valor como tal, en promedio se pueden llegar a alcanzar los \$1,100.00 por unidad paralizada o retrasada como motivo de un bloqueo. Esto implica, qué, si sumando el sobrecosto al flete, fácilmente podemos llegar a duplicar el costo dependiendo del destino u origen de la carga. Por ejemplo, si se considera como referencia un contenedor con destino a San Pedro Sula, con mercancías por un valor de \$20.000 y un costo de flete de \$1,200.00, viéndose afectado por un bloqueo en el km. 243, La Ruidosa, Izabal, sobre la Ruta CA-13, generándose entonces un sobrecosto de \$1,100.00: por un lado, esto representa el 5% del valor de la mercancía *per se*, por el otro, representa, prácticamente, la duplicación del costo del flete, restando así un alto grado de competitividad a esta exportación.

3- Derechos Arancelarios por Aduana

Partiendo de las declaraciones presentadas por la Superintendencia de Administración Tributaria, se puede determinar una estructura sobre el comportamiento del comercio exterior de Guatemala, en función de los puntos de

mayor tráfico de mercancías, puesto que las aduanas de mayor proporción de recaudación son, en efecto, las aduanas por las cuales transita más mercancía.

Tabla 7. Proporción de Derechos Arancelarios por Aduanas

Destino	Aduana	DAI (%)
Ciudad Hidalgo	Tecún Umán	4.37
	El Carmen	0.15
San Salvador	Pedro de Alvarado	2.94
	San Cristóbal	2.03
San Pedro Sula	Agua Caliente	0.07
Tegucigalpa	La Ermita	0.07
Managua	El Florido	0.09
San José		
Ciudad de Panamá		
N/A	Puerto Quetzal	39.08
	Santo Tomás de Castilla	14.82
	Puerto Barrios	4.59

Fuente: elaboración propia con datos de SAT.

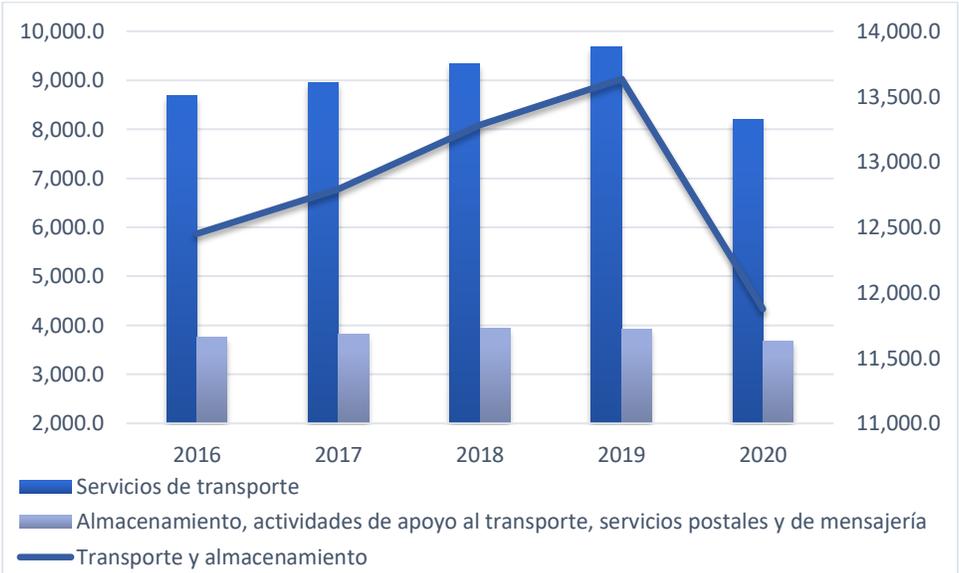
Como se logra apreciar en la tabla anterior, estas aduanas seleccionadas resultan ser las principales para Guatemala, abordándolo por la contribución que generan mediante derechos arancelarios, encargándose del 68.21% del total de aranceles nacionales.

4- Contribución del Sector al PIB

Tras el cambio al año base y la implementación de una nueva metodología para medición del Producto Interno Bruto, el Banco de Guatemala, presenta ahora 17 actividades económicas con las cuales expone las cifras agregadas de la producción del país. De estas 17 actividades, nos enfocaremos en una particular que es la de Transporte y Almacenamiento, la cual, a su vez, está dividida en dos subactividades: 1) servicios de transporte; 2) Almacenamiento, actividades de apoyo al transporte, servicios postales y de mensajería. De esta actividad económica, se puede apreciar el siguiente comportamiento (medido con el eje de la derecha en el gráfico), que evidencia un crecimiento sostenido salvo la caída en picada que se tuvo durante el año pasado por razones más que conocidas. Además de ello, dentro del sector de

Transporte y almacenamiento, la subactividad de los servicios de transporte, históricamente, son los que aportan la mayor proporción al sector y dada su naturaleza, también se vio más afectado durante la pandemia que su contraparte, el Almacenamiento, actividades de apoyo al transporte, servicios postales y mensajería.

Gráfica 1. Comportamiento del Transporte y Almacenamiento durante el período 2016 - 2020

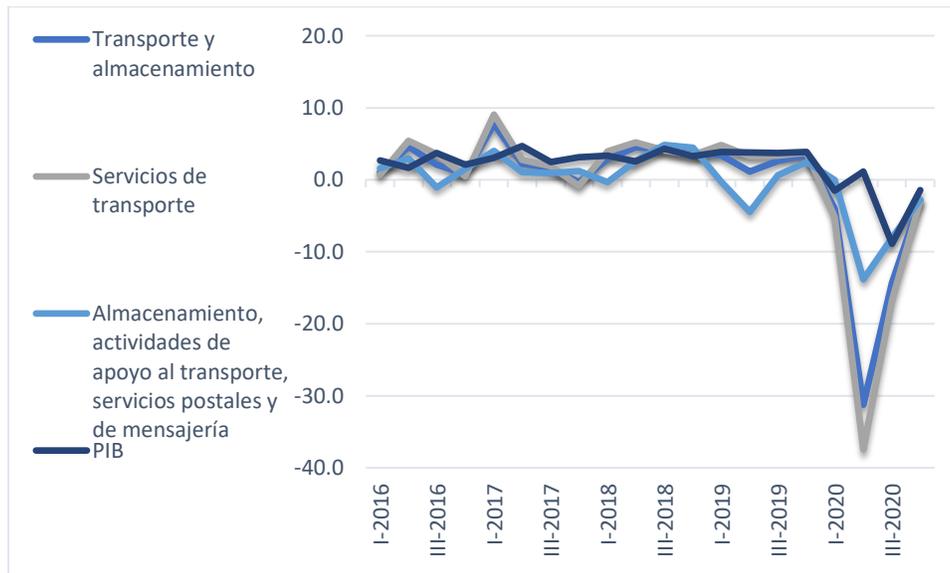


Fuente: Elaboración propia con datos del Banco de Guatemala

Más allá de la apreciación que se puede realizar de la gráfica 1, las tasas de crecimiento interanual permiten visualizar la tendencia de largo plazo que presenta el sector dentro del crecimiento económico del país. De esto se destaca, en la gráfica 2, que prácticamente el sector transporte y almacenamiento crece a un ritmo similar al del Producto Interno Bruto, tendencia estabilizada a partir del primer trimestre del año 2017. Sin embargo, durante la crisis se pudo ver como el impacto fue más severo para el crecimiento de este sector que en el crecimiento general de la economía. Esto es una evidencia de como esta actividad puede verse gravemente afectada por condiciones exógenas que influyen en ella. Si bien es cierto, durante el 2020 la afectación fue directamente influenciada por la inactividad económica, así como por las medidas de confinamiento adoptadas por el gobierno, estas situaciones exógenas también se han dado en años anteriores expresadas en manifestaciones

que paralizan el libre flujo de la actividad, sumado a una red vial que no cumple con lo que nuestra economía demanda y a otra serie de factores fuera del alcance de la presente investigación.

Gráfica 2. Tasa de variación interanual del Producto Interno Bruto y del sector Transporte y Almacenamiento Trimestral durante el período del 2016 - 2020



Fuente. Elaboración propia con datos del Banco de Guatemala

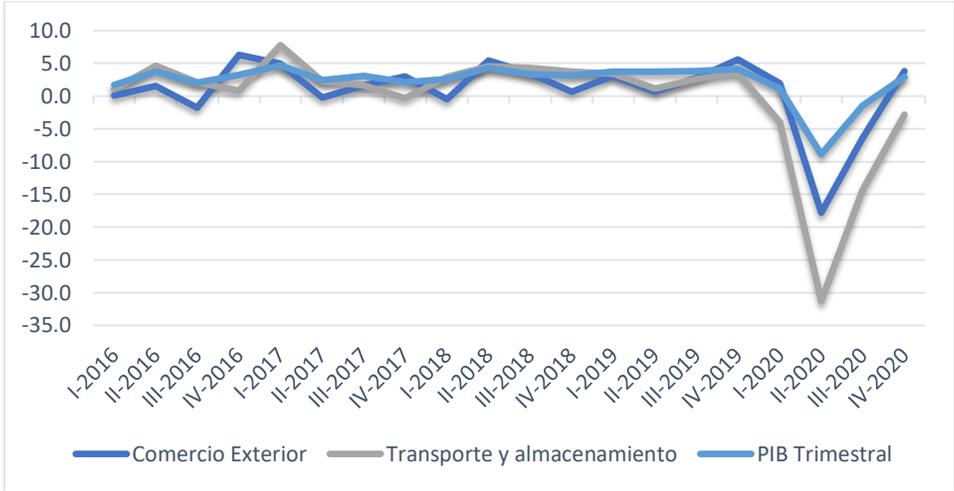
5- Relación entre Comercio Exterior y Transporte

El sector comercial y transporte, como actividades económicas, se encuentran íntimamente ligadas, pues el principal demandante de servicios de transporte y almacenamiento es el sector productivo y comercial, esto es, aquel grupo empresarial que se dedica a la exportación e importación de bienes. La relación se explica de manera práctica con el hecho de que las mercancías tranzadas con el exterior requieren ser transportadas y almacenadas, es por ello por lo que los comerciantes se convierten en usuarios del transporte, nacional e internacional, de Guatemala y como usuarios, también se ven afectados con las circunstancias que afectan al libre flujo de la actividad transporte.

Como se puede apreciar el gráfico siguiente, la velocidad a la que crece el comercio está ligada a la que crece el transporte, lo único es que, con cierto rezago, explicado por la facturación de los bienes y la facturación del transporte, por ejemplo, se

realiza una compra a un productor en China, esta mercadería estaría llegando a Guatemala en tres meses aproximadamente, haciendo necesaria la facturación del servicio de transporte en el siguiente trimestre con relación a la compra que originó esta necesidad de transportar.

Gráfica 3. Tasas de crecimiento interanual del Comercio Exterior, Transporte y Almacenamiento y PIB Trimestral durante el período 2016 - 2020



Fuente. Elaboración propia con datos del Banco de Guatemala

6- Tonelaje de carga que transita por las rutas del país

En este apartado, se pretende evidenciar una estructura de cómo se moviliza la carga por las carreteras del país, más allá de lo que se expone mediante el tema de la recaudación de DAI por cada aduana, dado que el tema de recaudación de DAI omite algunas mercancías que son exentas de declaraciones.

- Ruta CA-1 Oriente, CA-1 Oriente, Frontera de San Cristóbal, Valle Nuevo y Pedro de Alvarado

Para esta ruta se tomarán las cifras correspondientes al tránsito de mercancías desde y hacia El Salvador, bajo el supuesto de que las cifras presentadas por la Secretaría de Integración Económica Centroamericana – SIECA – corresponden únicamente a tránsitos terrestres.

En ese sentido, podemos apreciar en la tabla siguiente como se encuentran compuestas las exportaciones de Guatemala hacia el país vecino, las cuales han mantenido un comportamiento a la baja durante los últimos cinco años en cuanto al volumen de carga, no así en cuanto al valor de esta (factor inflacionario).

Tabla 8. Exportaciones con destino a El Salvador, durante el período 2016-2020

Año	Tonelaje	Unidades de Transporte* ¹	Valor en miles de \$
2016	1,867,281.9	44,459	1,090,375.1
2017	1,801,989.3	42,905	1,104,203.4
2018	1,811,852.0	43,139	1,223,800.0
2019	1,715,353.7	40,842	1,270,582.6
2020	1,753,892.3	41,759	1,228,125.7

Fuente: elaboración propia con datos de SIECA.

En tanto, las importaciones han tenido un comportamiento opuesto en esta relación comercial, pues han mantenido un crecimiento moderado que se vio mermado únicamente durante el año 2020.

Tabla 9. Importaciones provenientes de El Salvador, durante el período 2016 - 2020

Año	Tonelaje	Unidades de Transporte	Valor en miles de \$
2016	533,113.3	12,693	782,384.6
2017	587,301.5	13,983	851,972.9
2018	599,677.6	14,278	890,504.8
2019	601,872.8	14,330	912,300.0
2020	573,499.6	13,655	868,549.2

Fuente: elaboración propia con datos de SIECA.

En resultado, para la ruta CA-1 Oriente que conduce a las fronteras de Guatemala con El Salvador, los principales afectados son los exportadores guatemaltecos pues pese a que la carga ha tenido una relativa desaceleración durante el último lustro, la cantidad de carga de exportación casi triplica a la carga de importación, por ende, así las unidades terrestres que se desplazan por esta ruta hacia El Salvador son las

¹ Este dato se obtuvo del cociente del tonelaje presentado por SIECA dividido entre la cantidad máxima de carga que establece el Reglamento de Pesos y Dimensiones para unidades T3-S3 (Tonelaje total/42Toneladas).

más afectadas ante los bloqueos que se suscitan en los puntos de incidencia identificados previamente.

- CA-13, El Florido, Entre Ríos, Agua Caliente, La Ermita

De esta ruta se tomarán como afectados los tránsitos que se dirigen y provienen de Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá, bajo el mismo supuesto señalado anteriormente y en continuidad a ello, se presentan las exportaciones hacia dichos destinos, que similarmente a lo demostrado con El Salvador, estas han presentado cierta tendencia a la baja pese a que durante el 2020 ésta haya tenido un shock positivo.

Tabla 10. Exportaciones hacia Centroamérica y Panamá (excepto ESA), período 2016 - 2020

Año	Tonelaje	Unidades de Transporte	Valor en miles de \$
2016	1,819,104.2	43,312	2,043,184.7
2017	1,930,235.7	45,958	2,111,758.2
2018	1,844,440.9	43,915	2,096,701.6
2019	1,733,525.8	41,274	2,023,480.0
2020	1,888,033.5	44,953	2,127,474.6

Fuente: elaboración propia con datos de SIECA.

El mismo patrón se refleja en las importaciones con relación a lo analizado para el caso de El Salvador, sin embargo, aquí cabe destacar que Honduras ha sido el país de este grupo que lidera el volumen de carga que está ingresando a Guatemala, lo cual está relacionado directamente con la capacidad que dicho país ha desarrollado con las inversiones en infraestructura portuaria de los últimos años.

Tabla 11. Importaciones provenientes de Centroamérica y Panamá (excepto ESA), durante el período 2016 - 2020

Año	Tonelaje	Unidades de Transporte	Valor en miles de \$
2016	909,686.8	21,659	1,509,201.7
2017	924,019.2	22,000	1,572,287.5
2018	993,513.7	23,655	1,726,353.3
2019	1,120,639.0	26,682	1,859,373.7
2020	1,221,147.6	29,075	1,788,574.5

Fuente: elaboración propia con datos de SIECA.

La problemática, indudablemente afecta tanto a importadores como exportadores en la ruta CA-13 y el flujo de transporte sobre esta es más equiparado con lo que se pudo apreciar en la ruta CA-1 Oriente. Es decir, por cada 100 unidades de transporte que buscan salir de Guatemala hacia cualquiera de estos países están entrando 65 unidades, comprometiendo así la competitividad de un número parejo de exportadores como importadores en Guatemala.

También es de destacar que, en términos absolutos, en esta ruta están transitando alrededor de 18mil unidades más que en la ruta CA-1 Oriente.

- CA-2 Occidente, El Carmen y Tecún Umán; CA-1 Occidente, La Mesilla

Este apartado corresponde a los tránsitos que distribuyen mercancías hacia México y desde México. Por el lado de las exportaciones, estas han presentado un efecto en “v”, con una caída pronunciada durante el 2018 y que posteriormente se ha recuperado durante 2019 y 2020, incluso sobre lo presentado en los años 2016 y 2017.

Tabla 12. Exportaciones hacia México durante el período 2016 - 2020

Año	Tonelaje	Unidades de Transporte	Valor en miles de \$
2016	449,689.4	10,707	286,672.4
2017	441,738.9	10,518	325,106.9
2018	404,693.0	9,636	311,935.7
2019	469,804.0	11,186	383,054.8
2020	467,378.4	11,128	331,939.7

Fuente: elaboración propia con datos de SIECA.

Pese a lo anterior, la importancia del flujo de mercancías con México es explicado por las importaciones más que por las exportaciones. Precisamente el comportamiento de las importaciones, más allá de leves oscilaciones sigue una tendencia al alza presionando a la cantidad de unidades de transporte demandadas, que del 2016 al 2020 han presionado para que se empleen hasta 30% unidades más.

Tabla 13. Importaciones provenientes de México durante el período 2016 - 2020

Año	Tonelaje	Unidades de Trabajo	Valor en miles de \$
2016	936,861.3	22,306	1,788,268.4
2017	936,178.5	22,290	1,790,435.2
2018	1,310,173.6	31,195	1,998,442.3
2019	1,219,594.5	29,038	2,071,972.0
2020	1,346,671.4	32,064	1,997,889.1

Fuente: elaboración propia con datos de SIECA.

Con ello, los bloqueos sobre la ruta en cuestión terminan por afectar una proporción considerablemente mayor de importadores que de exportadores, comprometiendo la demanda interna que en repercusión puede generar presiones inflacionarias sobre estos bienes que son destinados al consumo guatemalteco.

Conclusiones

El efecto de las contingencias sociales sin duda alguna repercute en el desarrollo de la economía de un país, particularmente en el tema del comercio internacional de los países. Para países como el nuestro, esta condición según lo evidenciado anteriormente no es una excepción, puesto que el fenómeno específico de los bloqueos se encuentra inflando costos a los comerciantes, sean exportadores o importadores, lo cual conlleva en definitiva a una cadena de suministros insatisfecha, desde tiempos de entrega hasta precios inflados a productos colocados en mercados para consumo.

La determinación cuantitativa de estos efectos resulta en una labora bastante compleja debido a muchas inconsistencias que pueden ser originadas desde el mismo comportamiento de las empresas en el manejo de la información, por las autoridades en el control del tránsito de mercancías, entre otras razones que puedan existir. Una primera acción que puede sugerirse a raíz de esta experiencia es precisamente la implementación de un control de unidades que transitan por las distintas rutas, esto sin dejar de lado el tema de la estacionalidad de algunos productos, es decir, este control debe ser holístico no solo en el sentido de las rutas a evaluar, sino que también a lo largo del año. Con ello se puede tener una estimación más precisa de cuántas unidades transitan diariamente, cuantas se pueden ver afectadas en un día determinado, dependiendo la estacionalidad se conocerá cuando un bloqueo puede llegar a ser más contundente en sus efectos y lógicamente permitirá un mejor manejo de estas situaciones, no solo para gobierno sino también para la cadena logística.