

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA**

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a circular emblem. It features a central shield with a cross and a sunburst. The shield is surrounded by a circular border containing the Latin motto "CETHEAS CONSPICUA CAROLINA ACCESSIBILIA COACTEMALENSIS INTER CETHRAS CONSPICUA CAROLINA ACCESSIBILIA COACTEMALENSIS INTER".

**IMPACTO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO,
REPÚBLICA DOMINICANA, CENTROAMÉRICA,
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (CAFTA-DR) EN
EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL**

LUCÍA DE JESÚS MARROQUÍN CHACLÁN

GUATEMALA MARZO DEL 2011

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA

**IMPACTO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO,
REPÚBLICA DOMINICANA, CENTROAMÉRICA,
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (CAFTA-DR) EN
EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL**

TESIS

Presentada al consejo Directivo de la
Escuela de Ciencia Política

Por

LUCÍA DE JESÚS MARROQUÍN CHACLÁN

Al conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES

Y el título Profesional de

INTERNACIONALISTA

Guatemala, Marzo del 2011

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

RECTOR MAGNÍFICO

Lic. Carlos Estuardo Gálvez Barrios

SECRETARIO GENERAL

Dr. Carlos Guillermo Alvarado Cerezo

CONSEJO DIRECTIVO DE LA ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA

LICDA.	GEIDY DE MATA MEDRANO	DIRECTORA
LICDA.	CLAUDIA VERÓNICA AGREDA AJQUI	VOCAL I
LIC.	PABLO DANIEL RANGEL ROMERO	VOCAL II
LICDA.	ANA MARGARITA CASTILLO CHACON	VOCAL III
BR.	MARIA AMALIA MANDUJANO IZAGUIRRE	VOCAL IV
BR.	RENE ADRIAN PONCE CANALES	VOCAL V
LIC.	MARVIN NORBERTO MORAN CORZO	SECRETARIO

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN GENERAL DE GRADO

COORDINADOR:	Lic.	Francisco José Lemus Miranda
EXAMINADORA:	Licda.	Claudine Ogaldes Cruz
EXAMINADOR:	Lic.	Oscar Estuardo Bautista Soto
EXAMINADOR:	Lic.	Mario Augusto Castro Orantes
EXAMINADOR :	Lic.	Dennys Henry Mira Sandoval

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN DEL PÚBLICO DE TESIS

DIRECTORA:	Licda.	Licda Geidy Magalí de Mata Medrano
SECRETARIO:	Lic.	Marvin Norberto Morán Corzo
COORDINADOR:	Lic.	Francisco José Lemus Miranda
EXAMINADORA:	Licda.	Claudine Ogaldes Cruz
EXAMINADORA:	Licda.	Cindy Lisbeth Poroj Caraballo

Universidad de San Carlos de Guatemala
Escuela de Ciencia Política

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

Guatemala, veintiocho de julio del dos mil diez-----

ASUNTO: La estudiante: **LUCIA DE JESUS MARROQUIN CHACLAN,**
Carnet No. 200512302, inicia trámite para la realización de
su examen de tesis

1. Se admite para su trámite el memorial correspondiente y se dan por acompañados los documentos mencionados. 2. Se traslada al (a) Coordinador (a) de la Carrera correspondiente Lic. Francisco Lemus Miranda, para que acepte el tema de Tesis planteado. 3. El resto de lo solicitado téngase presente para su oportunidad.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Geldy Magali De Mata Medrano
DIRECTORA

Se envía el expediente completo.

myda

1/



Universidad de San Carlos de Guatemala
Escuela de Ciencia Política

Guatemala, 2 de agosto del 2010

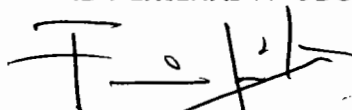
Licenciada
Geidy Magali De Mata, **Directora**
Escuela de Ciencia Política

Estimada Licenciada De Mata:

Por medio de la presente me permito informarle que, verificados los registros de Tesis de la Escuela, el tema: **IMPACTO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO, REPUBLICA DOMINICANA, CENTROAMERICA, ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (CAFTA-DR) EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL** Presentado por el (la) estudiante **LUCIA DE JESUS MARROQUIN CHACLAN, Carné No. 200512302**, puede autorizarse dado que el mismo no tiene antecedentes previos en nuestra Unidad Académica.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"



Lic. Francisco Lemus Miranda
Coordinador Area Relaciones Internacionales

Se regresa expediente completo.
c.c.: Archivo
myda.
2



Universidad de San Carlos de Guatemala
Escuela de Ciencia Política

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:
Guatemala, cuatro de octubre del dos mil diez-----

ASUNTO: El (a) estudiante: **LUCIA DE JESUS MARROQUIN CHACLAN,**
Carnet: 200512302 continúa trámite para la realización del
examen de Tesis.

1. Habiéndose aceptado el Tema de Tesis propuesto, por parte de la
Coordinador (a) de la Carrera, Lic. Francisco Lemus Miranda, pase al
Coordinador de Metodología, Lic. Jorge Arriaga Rodríguez para que se sirva
emitir dictamen correspondiente sobre el Diseño de Tesis.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
DIRECTORA

Se envía el expediente
c.c. Archivos
myda.
3/



Universidad de San Carlos de Guatemala
Escuela de Ciencia Política

Guatemala, 12 de octubre del 2010

Licenciada
Geidy Magali De Mata Medrano
Directora, Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala

Estimada Licenciada De Mata:

Por medio de la presente me dirijo a usted con el objeto de informarle que, tuve a la vista el trabajo de Tesis del o (la) estudiante **LUCIA DE JESUS MARROQUIN CHACLAN**, carné No. 200512302, titulado **"IMPACTO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO. REPUBLICA DOMINICANA CENTROAMERICA, ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (CAFTA-DR) EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL"**. El (la) estudiante en referencia hizo las modificaciones 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"


Lic. Jorge Arriaga

Coordinador Área de Metodología



Archivos
Se regresa Expediente completo
myda/
4/.

Universidad de San Carlos de Guatemala
Escuela de Ciencia Política

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Guatemala a los catorce días del mes de octubre del dos mil diez -----

ASUNTO: el (la) estudiante **LUCIA DE JESUS MARROQUIN CHACLAN**, **Carnet No. 200512302**
Continúa trámite para la realización de su Examen de tesis.

1. Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del Coordinador de Metodología, pase al (la) Asesor (a) de Tesis Licda. María Elena Izquierdo, para que brinde la asesoría correspondiente y emita su informe.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
Directora

Se regresa expediente completo
c.c. archivos
myda/
5.





Escuela de Ciencia Política
Edificio M-5, Ciudad Universitaria, zona 12
Guatemala, Centroamérica

Guatemala 11 de noviembre de 2010

Licenciada
Geidy Magali De Mata Medrano
Directora de la Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su Despacho

Respetable Señora Directora:

Molesto su atención para informarle que he procedido a efectuar la asesoría de trabajo de tesis denominado: "Impacto del tratado de libre comercio, Republica Dominicana-Centroamérica-Estados Unidos de América (CAFTA-DR)". El cual ha sido aprobado al bachiller en ciencias y letras: Lucia de Jesús Marroquín Chaclán, carné número 200512302, como requisito de graduación profesional.

Sobre el particular, le manifiesto que en función de dicha tarea, se procedió al estudio y seguimiento que demanda este tipo de trabajo, para lo cual se contó con la colaboración de la ponente.

Este informe final contiene un aporte importante sobre el impacto del tratado de libre comercio en el sistema portuario nacional, el cual podría contribuir a la modernización del sistema portuario nacional, con el fin de fortalecer el comercio exterior de Guatemala vía marítima.

Por lo tanto, reconociendo esta tesis para su discusión en el Examen Privado de Tesis, que la bachiller Marroquín Chaclán habrá de sustentar previo a conferírsele el título de Internacionalista en el grado académico de Licenciada.

Atentamente

Licda. María Elena Izquierdo Merlo
Col. 9704

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA: Guatemala, ocho de noviembre del dos mil diez-----

ASUNTO: el (la) estudiante: **LUCIA DE JESUS MARROQUIN**
CHACLAN, carnet No. 200512302, continúa trámite para la
realización de su Examen de Tesis.

Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del (la) Licda. María Elena Izquierdo, en su calidad de Asesora de Tesis, pase al (a) Lic. Francisco Lemus Miranda, para que proceda en su calidad de Coordinador (a) de la Carrera de Relaciones Internacionales a conformar el Tribunal que escuchará y evaluará la defensa de tesis, según el artículo 70 del Normativo de Evaluación y Promoción de estudiantes de la Escuela de Ciencia Política.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Geidy Magali De Mafía Medrano
DIRECTORA

Se en expediente
c.c. Archivos
myda
6/





UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA

ACTA DE EVALUACION DE TESIS

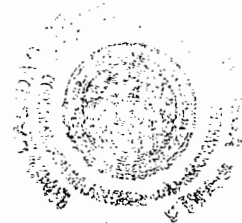
En la Ciudad Universitaria zona doce, Guatemala, el día 7 de febrero del año dos mil once, se realizó la lectura y defensa de Tesis de **Lucía de Jesús Marroquín Chaclán**, carnet 200512302, titulada **“Impacto del Tratado de Libre Comercio, República Dominicana, Centroamérica, Estados Unidos de América (CAFTA-DR), en el Sistema Portuario Nacional”** para la Licenciatura en Relaciones Internacionales, ante el Tribunal conformado por: **Licda. Cindy Poroj**, **Licda. Claudinne Ogaldes**, **Lic. Francisco José Lemus Miranda** como Coordinador de Carrera. Los Infrascritos miembros del Tribunal Examinador, habiendo evaluado y escuchado el informe de investigación del sustentante, consideran que el mismo contiene las cualidades y calidades necesarias para un trabajo de tesis, por lo tanto comunican que el dictamen es de **aprobado**.

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”

Licda. Cindy Poroj

Licda. Claudinne Ogaldes

Lic. Francisco José Lemus Miranda



**Universidad de San Carlos de Guatemala
Escuela de Ciencia Política**

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:
Guatemala, ocho de febrero mil once-----

Con vista en los dictámenes que anteceden, autorizo la impresión del trabajo de Tesis del (la) estudiante: **LUCIA DE JESUS MARROQUIN CHACLAN, Carné No. 200512302** titulado: **"IMPACTO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO, REPUBLICA DOMINICANA, CENTROAMERICA (CAFTA-DR) EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL"**.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
DIRECTORA.



ACTO QUE DEDICO

A DIOS: Por darme la vida principalmente, por permitirme haber llegado hasta este momento, por ser mi fortaleza, mi refugio y mi esperanza, Por darme todas aquellas cosas que he necesitado, por mi familia, mis estudios y las maravillosas oportunidades que me brinda día a día.

A MIS PADRES: Henry Marroquín y Luz María Chaclán, por sus valiosas enseñanzas, amor incondicional y apoyo durante toda mi vida. Los amo con todo mi corazón.

A MIS

HERMANOS: Luisa Marroquín y Henry Marroquín por ser esas personitas lindas que le dan alegría a mi vida. Los amo hermanos.

A MIS

ABUELITOS: Juan Marroquín, (QEPD), aunque no estés con nosotros, compartiste todo tu cariño conmigo.
Manuel Chaclán y Victoria Vásquez por compartir conmigo toda su experiencia, sabiduría y amor, gracias por ser una parte tan importante en mi vida.

A MIS TIOS Y

PRIMOS Por su apoyo, cariño y aprecio.

A MIS AMIGOS Porque en ustedes encontré, apoyo incondicional, amistad verdadera y lealtad, por compartir los mejores recuerdos de mi vida, y por estar siempre a mi lado.

AGRADECIMIENTOS

A mi Asesora de Tesis:

Licda. María Elena Izquierdo Merlo, por su tiempo y dedicación para culminar mi informe de tesis.

A la Escuela de Ciencia Política:

Por ser el lugar en donde adquirí mis valiosos conocimientos y dónde pude adquirir las habilidades para estar al servicio de la Sociedad Guatemalteca.

A la Universidad de San Carlos de Guatemala:

Por ser mi casa de estudios, y darme la oportunidad de realizarme como profesional.

Al Clúster Marítimo Portuario de Guatemala:

Por permitirme hacer las entrevistas y encuestas para la elaboración de mi Tesis. Y en especial al Lic. Héctor Marroquín, por todo su apoyo, asesoramiento y en especial por brindarme su valiosa amistad.

A la Comisión Portuaria Nacional:

Porque a través de programas como los Congresos Universitarios, me permitieron conocer sobre los Puertos de Guatemala e interesarme en ellos. A la Ing. María Isabel Fernández, al Ing. Rolando Rousselin por sus colaboraciones y en especial al Lic. Jorge Ramos por su apoyo y valiosa amistad.

ÍNDICE

	Página
INTRODUCCIÓN	i
CAPÍTULO I	
METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN	
1. Planteamiento del problema	1
1.1 Formulación del problema de Investigación	6
2. Delimitación	7
2.1 Delimitación espacial	7
2.2 Delimitaciones temporales	7
2.3 Delimitaciones teóricas-conceptuales	7
2.4 Tipo de investigación	8
2.4.1 Teoría	8
2.4.2 Unidades de análisis	8
3. Justificación	9
4. Marco teórico	14
5. Objetivos de investigación	14
5.1 Objetivo General	14
5.2 Objetivo específicos	14
6. Hipótesis	15
6.1 Operalización de la hipótesis	18
7. Metodología de la investigación	18
7.1 Método	18
7.2 Técnicas	18
CAPÍTULO II	
INTRODUCCIÓN AL COMERCIO INTERNACIONAL	
Conceptos	20
1. Comercio exterior y comercio Internacional	20
1.1 Integración económica	22
1.1.1 Niveles de integración económica	22
1.2 Mundialización, globalización e internacionalización	25
1.2.1 Mundialización	25
1.2.2 Globalización	26
1.2.3 Internacionalización	28
2. Tratados comerciales	28
2.1 Según marco normativo	30
2.1.1 Acuerdo de primera generación	30
2.1.2 Acuerdo de segunda generación	31
2.1.3 Acuerdo de tercera generación	31

3. Objetos del comercio internacional contemporáneo	31
3.1 Mercancías	32
3.1.1 Las materias primas o productos básicos	32
3.1.2 Las manufacturas	33
3.2 Los servicios e Intangibles	35
3.3 Sujetos del comercio	36
3.3.1 Estado	36
3.3.2 Empresas	36
4. Marco normativo : Organizaciones Multilaterales de Comercio	37
4.1 Acuerdo General de Tarifas y Comercio, (GATT por sus siglas en inglés)	38
4.2 Organización Mundial del Comercio (OMC)	39
	41
5. Los beneficios del libre comercio y la apertura	44

CAPITULO III

TRATADO DE LIBRE COMERCIO, REPÚBLICA DOMINICANA, CENTROAMÉRICA, ESTADOS UNIDOS. (CAFTA-DR)

1. Contenido del DR-CAFTA	44
1.1 Disposiciones relativas a comercio	44
1.2 Tratamiento arancelario	45
1.3 Reglas de origen	45
1.4 Administración aduanera	46
1.5 Obstáculos técnicos al comercio	46
1.6 Medidas sanitarias y fitosanitarias	46
1.7 Inversiones	47
1.8 Contratación pública	47
1.9 Derechos de propiedad intelectual	48
1.10 Disposiciones sobre derecho ambiental	48
2. Proceso de negociación del tratado	49
2.1 Rondas de negociación	52
3. Grupos sensibles al tratado	56
4.1 Grupo apologético	56
4.2 Grupo de los resignados	57
4.3 Grupo ecléctico	58

CAPITULO IV

SISTEMA PORTUARIO DE GUATEMALA

1. Características de un puerto	60
1.1 Infraestructura	60
1.1.1 Componentes estructurales	61
1.2 Clasificación de los puertos	62
1.2.1 Según la naturaleza del medio acuático	62
1.2.2. Según el grado de intervención humana	63
1.2.3 Función e impacto económico	63
1.2.4 Según la titularidad de su gestión	64
1.2.5 Según su tráfico	64
1.3 Operaciones básicas	65
1.3.1 Operaciones de carga de mercancías	66
1.3.2 Operaciones de descarga de mercancías	66
2. Puerto Santo Tomás de Castilla	67
3. Terminal Portuaria Puerto Barrios	70
4. Empresa Portuaria Quetzal	72
5. Boyas de San José	74
6. Puerto Champerico	74
7. Comisión Portuaria Nacional	75
8. Logística y competitividad Portuaria	76
8.1 Definiciones	76
8.2 Competitividad	77
8.3 Eficiencia	77
8.4 Indicadores de desempeño logístico	79
9. Principales factores que influyen en la eficiencia y competitividad portuaria	81
10. Principales problemas logísticos del Sistema Portuario Nacional.	82

CAPITULO V

COMERCIO EXTERIOR DE GUATEMALA POR VÍA MARITIMA

1. Cómo se estructura el comercio exterior de Guatemala	86
1.1 Evolución de las exportaciones	86
1.2 Balanza Comercial	88
1.3 Estadísticas de comercio exterior vía marítima	89
1.4 Instituciones que intervienen y tiempo de exportación/ Importación	93
1.5 Documentos para procesos de exportación/importación	93
1.6 Movimiento histórico comparativo de Exportación/Importación	95
1.6 Principales socios comerciales	97

CAPITULO VI
ANÁLISIS DE RESULTADOS

Impacto del Tratado de Libre Comercio, República Dominicana, Centroamérica, Estados Unidos de América (CAFTA´DR).	98
1. Impacto Positivo	99
1.1 Estructura del movimiento por tipo de carga en el Sistema Portuario Nacional	99
2. Impacto Negativo	101
3. Resultados de encuestas	104
CONCLUSIONES	121
RECOMENDACIONES	124
ANEXO I	126
ANEXO II	132
ANEXO III	133
ANEXO IV	134
ANEXO V	139
BIBLIOGRAFÍA	

INDICE DE TABLAS

	Página
Tabla 1: Operalización de la Hipótesis	15
Tabla 2: Rondas de Negociación	52
Tabla 3: Índice de desempeño Logístico	80
Tabla 4: Balanza Comercial de Guatemala 2005-2009	103
Tabla 5: Calificación de Servicio de Entidades del Estado	109
Tabla 6: Calificación de Puertos Comerciales en relación a puertos de la región.	120

INDICE DE GRÁFICOS

	Página
Gráfico 1: Niveles de Integración Económica	22
Gráfico 2: Sistema Portuario Nacional	59
Gráfico 3: Complejo Portuario Santo Tomás de Castilla	68
Gráfico 4: Terminales de Puerto Santo Tomás de Castilla	69
Gráfico 5: Terminal Portuario Puerto Barrios	70
Gráfico 6: Muelle de Puerto Barrios	71
Gráfico 7: Puerto Quetzal	73
Gráfico 8: Puerto de Chámperico	74
Gráfico 9: Ciclo Logístico de los Puertos del País	76
Gráfico 10: Estructura de la Logística en Puertos	77
Gráfico 11: Esquema del Comercio Exterior por medio de los	

Puertos	78
Gráfico 12: Exportaciones de Guatemala año 1986	87
Gráfico 13: Exportaciones de Guatemala 2009	87
Gráfico 14: Balanza Comercial, Cifras acumuladas (2008-2009)	88
Gráfico 15: Comparativo Anual Histórico del Comercio en miles de Toneladas métricas.	89
Gráfico 16: Comercio Exterior en base a su distribución por los distintos puertos aéreos, terrestres y marítimos.	89
Gráfico 17: Estructura del Comercio Exterior	90
Gráfico 18: Estructura del Comercio Exterior en base a toneladas métricas de Importación y exportación.	91
Gráfico 19: Índice de Movimiento de Carga.	92
Gráfico 20: Comparativo Anual Histórico del Comercio Exterior en Valor CIF y FOB en Millones de US\$.	95
Gráfico 21: Histórico tasa de variación Comercio Exterior por los puertos marítimos y tasa de variación el movimiento portuario.	96
Gráfico 22: Exportaciones por destino 2009.	97
Gráfico 23: Estructura del Movimiento de carga por tipo (2008)	99
Gráfico 24: Interanual del Movimiento de carga por los puertos Marítimos por tipo de Carga.	100
Gráfico 25: Usuarios del Sistema Portuario	105
Gráfico 26: Puertos Comerciales Utilizados	106
Gráfico 25: Eficiencia de los Puertos.	107
Gráfico 28: Razones de calificación de la eficiencia en los puertos.	108
Gráfico 29: Conocimiento del Tratado de Libre Comercio, República Dominicana, Centroamérica, Estados Unidos de América.	110
Gráfico 30: Percepción de cambios luego de la implementación del CAFTA-DR.	110

Grafico 31: Dificultad en realización de operaciones para Exportar-Importar.	112
Grafico 32: Nueva Documentación para Exportar- Importar.	113
Grafico 33: Conocimiento de reformas implementadas por el CAFTA-DR.	114
Grafico 34: Incremento en el volumen de carga del Sistema Portuario Nacional.	115
Grafico 35: Necesidad de Competitividad en el Sistema Portuario Nacional.	116
Gráfico 36: Necesidad de Eficiencia en Sistema Portuario Nacional.	117
Gráfico 37: Opinión del Efecto negativo del CAFTA-DR.	118

INTRODUCCIÓN

La presente tesis constituye el informe final de la investigación “Impacto del Tratado de Libre Comercio, República Dominicana, Centroamérica Estados Unidos de América (CAFTA-DR) en el Sistema Portuario Nacional” y se basa en el análisis del impacto que este tratado generó en el Sistema Portuario de Guatemala.

Hoy resulta casi imposible para un país subsistir, sin relacionarse directamente con el resto del mundo; este es el resultado de la evolución de la economía mundial, ya que actualmente, vivimos una verdadera revolución tecnológica, que ha posibilitado una mayor comunicación entre todos los pueblos y por ende un auge en el comercio internacional. Esta época se caracteriza por su énfasis en los aspectos de: libre movilización de mercancías, unificación de los mercados financieros, movimiento libre de personas entre países y con ello el intercambio de conocimiento. Por distintas razones, alrededor del mundo han nacido bloques económicos que sin lugar a duda, traen consigo consecuencias directas e importantes para nuestra economía. Las barreras arancelarias y no arancelarias que las economías imponen al ingreso de bienes provenientes de otros países, como medio de protección a los sectores internos o como mecanismos fiscales, son los principales obstáculos a los que se enfrentan las empresas en su afán de colocar en el exterior sus productos.

Es por esto que, la política de comercio exterior ha girado en torno al establecimiento de convenios y tratados comerciales, ya sea de libre comercio o de tratamiento preferencial, para eliminar o disminuir la discriminación en los aranceles aduaneros de un país contra los productos originarios de otro, o bien para reducir los trámites de que deben seguir para ingresar. Este es el caso del Tratado de Libre Comercio, República Dominicana, Centroamérica, Estados Unidos (CAFTA-DR) nace bajo la iniciativa de los Presidentes de la región de crear una zona de libre comercio en la cual las repúblicas de Centroamérica

gozaran de exención de aranceles y tengan una libre movilidad, esto considerando que Estados Unidos es su principal mercado, a pesar de sectores en contra durante la negociación de este tratado finalmente fue ratificado por la República de Guatemala en el 2006. El principal movimiento de productos de exportaciones se da a través de la vía marítima es por ello que es importante conocer el impacto que tiene el CAFTA-DR en el Sistema Portuario Nacional, el cual es el principal instrumento de las empresas nacionales para transportar sus productos hacia los mercados internacionales.

La globalización del comercio y los avances tecnológicos introducidos en el transporte han dado lugar a una nueva organización del sistema económico marítimo. La nueva distribución de los tráficos se orienta hacia el Pacífico y los cambios tecnológicos están cambiando la importancia de la ubicación geográfica de los puertos locales por el de los acuerdos regionales.

El transporte marítimo actualmente desempeña un papel de gran impacto en el ámbito de los procesos de producción, puesto que maneja no solamente el traslado masivo de materias primas y productos elaborados, sino también el intercambio de productos intermedios, debido a lo cual, existe la tendencia en los países desarrollados, a integrar al transporte en sus procesos productivos y que las industrias se organicen sectorialmente para responder a las nuevas exigencias industriales.

Esta investigación consta de seis capítulos, los cuales tratan sustentar sí la implementación del Tratado de Libre Comercio, República Dominicana, Centroamérica, Estados Unidos de Centroamérica generó un impacto en el Sistema Portuario Nacional, se realizó con la documentación disponible en libros, revistas, boletines, presentaciones e información electrónica, además de realizarse 2 entrevistas directas: al Director Ejecutivo del Clúster Marítimo Portuario de Guatemala y al Sub Director Ejecutivo de la Comisión Portuaria Nacional.

En el primer Capítulo se presenta la metodología de investigación en la cual se explica de forma detallada cómo se llevó a cabo la misma. El segundo capítulo presenta una introducción al comercio internacional para poder así comprender el contexto en el cual se desarrolla el estudio. En el tercer capítulo se da un resumen de los contenidos del CAFTA-DR y sus principales componentes. El Cuarto capítulo introduce los elementos principales de un puerto y los componentes del Sistema Portuario Nacional así como la importancia de la logística y sus principales problemas. El quinto capítulo da una introducción al comercio exterior de Guatemala por vía marítima. Y el Sexto Capítulo recopila los datos obtenidos de la encuesta realizada para la presente investigación mostrando el impacto del CAFTA-DR en el Sistema Portuario Nacional, la cual fue realizada a 13 miembros del Clúster Marítimo Portuario de Guatemala. Finalmente se presentan las conclusiones y recomendaciones del estudio.

CAPITULO I

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

1. Planteamiento del Problema

La Globalización como realidad incrementa los flujos comerciales, posibilitando bajo ciertas condiciones, llevar productos y servicios a más lugares y a menor precio, el mercado portuario marítimo mundial implica puertos mejor preparados y más eficientes que muevan productos desde y hacia cualquier país, en condiciones óptimas de precio, tiempo y calidad.

Los grandes cambios políticos y económicos que presenciamos durante la última década del siglo pasado, también afectaron la forma de hacer negocios en el mundo. El comercio exterior en los últimos años se ha incrementado en volumen y valor, y es por ello que los Estados han suscrito una serie de acuerdos comerciales regulados por la Organización Mundial del Comercio (OMC) para facilitar la negociación e intercambio de mercadería. Centroamérica no se queda atrás, y esta alternativa al comercio exterior representa una gran oportunidad para que los países en desarrollo progresen económicamente.

En el informe estadístico de la Comisión Portuaria 2008-2009 se aproxima que el 85% de las mercancías del comercio internacional se manejan vía marítima, es por ello que la eficiencia y efectividad en este sector se hace necesaria para que una economía compita en la economía mundial. Ello a través de la creación de instrumentos jurídicos que brinden certeza a las entidades que realizan las transacciones comerciales. Para Guatemala la reforma en el Sistema Portuario Nacional (SPN) significa enfrentarse a nuevas exigencias en el sector logístico, ya que éste tiene como finalidad la minimización de costos y tiempo, manteniendo altos niveles de seguridad y trazabilidad de los procesos. Este objetivo se

encuentra dentro de la propuesta de Política Portuaria Marítima Nacional de la Comisión Portuaria Nacional (CPN).

Dentro del marco de la mejora de condiciones de negocios y de relaciones comerciales es que se encuentra el Tratado de Libre Comercio, República Dominicana, Centroamérica, Estados Unidos de América o *Dominican Republic-Central America Free Trade Agreement* (CAFTA-DR por sus siglas en Inglés). Con la implementación de dicho tratado se hace necesario establecer cuáles son los principales elementos que afectan al Sistema Portuario Nacional y el impacto que tiene sobre él después de la implementación del mismo ya que es en su mayoría, a través de los puertos marítimos que se da el intercambio comercial.

El Sistema Portuario Nacional (SPN) es un sector que cuenta con 4 puertos y un sistema de boyas. De estos, dos puertos Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios ubicados en la Costa Atlántica. Los otros dos restantes Puerto Quetzal y Puerto Champerico, así como el Sistema de Boyas de San José, se encuentran localizados en la Costa del Pacífico. En el Informe “Los 4 pilares de la Clusterización”(2008), de la Comisión Portuaria Nacional señala la posición geográfica de Guatemala como estratégica para el transporte y el comercio marítimo, dada su cercanía a los mercados más grandes como el de los Estados Unidos de América y el de México. De igual forma, se encuentra a distancias accesibles hacia mercados de los países Centroamericanos y tiene salida a los dos océanos.

Entendemos por impacto el conjunto de consecuencias que se derivan de la implementación del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y República Dominicana en el Sistema Nacional Portuario. Ello con el objetivo de analizar los cambios que se dan en él para la adaptación del Tratado, permitiéndonos conocer en qué ha beneficiado, en que áreas sensibles y cómo ha ayudado a todos los miembros del sector logístico portuario.

La logística, es una ciencia para planificar y desarrollar de manera lógica el movimiento y mantenimiento de las operaciones; se refiere a la distribución, mantenimiento, evacuación y disponibilidad de materiales. Para los propósitos de esta tesis la logística la vamos a entender como el “La administración de materiales y productos desde la fuente de producción hasta el consumidor. El sistema logístico incluye el flujo, la adquisición de materias primas hasta la entrega de productos terminados al consumidor final (El Diccionario Webster, New Collegiate 2007). Ello se refiere entonces a todo el proceso estratégico de administrar el traslado y almacenaje de materiales, repuestos e inventario de productos terminados por el proveedor, desde instalaciones propias, hasta el cliente. En este sentido abarca todo el proceso de las Actividades Marítimas desde descargar mercancías hasta, la entrega de la misma. (Yon, Rivera, 2009, p.4)

Los productos se trasladan desde o hacia el extranjero por los puertos marítimos, generando ganancias a trabajadores y empresarios. Esto sin considerar que hasta el ciudadano común sin relación con el sector, resulta beneficiado, ya que los productos que se consumen ingresan por la vía marítima. La logística requiere de una serie de actividades coordinadas que permitan poner a disposición del consumidor final los bienes que demanda.

En la Política Portuaria Marítima Nacional se enumeran varios factores que impiden que los clientes obtengan lo que necesitan entre ellos:

- Excesivo gasto en la administración
- Ineficiencia en la gestión
- Déficit de Infraestructura
- Deficiente distribución de beneficios
- Falta de incentivos a la Inversión y operación portuaria.
- La obsolencia del marco legal e institucional

Estos problemas hacen que los costos del transporte marítimo y portuario se incrementen y se afecte la competitividad, generando un impacto negativo; los movimientos portuarios y la inestabilidad de los precios en los servicios ocasionan el desvío de cargas, lo que da como resultado operaciones ineficientes y más costosas.

A esto se suma la falta de coordinación entre las instituciones, aduanas fiscalizadoras y no facilitadoras lo que hace que disminuya la eficiencia portuaria, que es importante para una cadena logística competitiva. Es necesario comprender que el sector portuario funciona dentro de un marco de reglas de la Organización Mundial del Comercio y acuerdos comerciales como el Tratado de Libre Comercio, República Dominicana, Centroamérica, Estados Unidos de América (CAFTA-DR), el cual regula el intercambio de mercancías entre dichos países y es a través de los puertos comerciales en donde principalmente se da ese intercambio. Esto nos obliga a preguntarnos ¿cómo es que el sistema portuario responde a la necesidad de mejorar su funcionamiento para hacer frente a estos tratados y como mantener una logística eficiente y que a su vez sea competitiva?

Los estudios que analizan los puertos desde una perspectiva económica datan de los años sesenta. El interés inicial de los investigadores se centraba en identificar tarifas, capacidad de las instalaciones y políticas de inversión. Por la importancia de descubrir el papel que juegan las infraestructuras portuarias en la actividad económica, se generó una corriente de investigación que son los estudios de impacto económico, en los que los servicios portuarios se valoran en términos de cantidad de empleo creado o de reducción de coste. (Gonzales Serrano y L. Trujillo. 2006, p. 3)

En la década de los setenta surgen los primeros manuales sobre economía portuaria, al tiempo que la literatura en materia de puertos aborda nuevos aspectos de la industria, como la productividad y sus factores aunque las

inversiones y la planificación continúan siendo objeto de análisis tratando de determinar el tamaño óptimo de las infraestructuras.

Otros aspectos que han suscitado interés son la privatización portuaria, el fomento de la competencia, criterios de selección de puertos, entre otros. Los estudios de estimación de costes y economías de escala permiten profundizar en el conocimiento de los puertos y de los factores que determinan sus costes. (Gonzales Serrano et al. 2006, p. 4)

Los trabajos que analizan la eficiencia y la productividad del sector portuario se señalan, entre otros factores, que los puertos se configuran como un interesante caso de estudio. Los procesos de innovación tecnológica acaecidos en las industrias marítimas y portuarias, y los cambios en la organización y gestión de los puertos, han condicionado una modificación en la naturaleza de las operaciones, propiciando una mayor especialización de los factores. Estos hechos han tenido un gran impacto en la productividad y en la eficiencia de las operaciones portuarias.

Los estudios sobre la eficiencia y la productividad de los puertos pueden clasificarse en tres grupos principales:

- El primero está formado por trabajos que emplean indicadores parciales de productividad del sistema portuario. (buques que arriban, carga, descarga, etc.)
- Los estudios que utilizan un enfoque de ingeniería y emplean la simulación y la teoría de colas¹ constituyen el segundo grupo.

¹ Es el estudio matemático de las líneas de espera (o colas) permitiendo el análisis de varios procesos relacionados como: la llegada al final de la cola, la espera en la cola, o también matemática etc. La teoría de colas generalmente es considerada una rama de investigación operativa porque sus resultados a menudo son aplicables en una amplia variedad de situaciones como: negocios, comercio, industria, ingenierías, transporte y telecomunicaciones (www.wikipedia.com)

- El tercero, mucho más reciente, comprende estimaciones de fronteras tecnológicas, de las que se derivan los índices de eficiencia de las empresas portuarias. Con el interés de desarrollar una herramienta que permita orientar la toma de decisiones, tanto desde el punto de vista empresarial como de política económica (Gonzales Serrano et al. 2006, p. 6).

El funcionamiento del Sistema Portuario Nacional se hace dentro del marco del tratado de libre comercio firmado entre Estados Unidos y cinco naciones de América Central y la República Dominicana (CAFTA-RD), el cual prometía aumentar el comercio y la inversión, promoviendo el crecimiento económico y la reducción de la pobreza en América Central. Es importante estudiar el tema porque se debe conocer cuáles son los efectos que la firma del tratado CAFTA-DR y su implicación para el Sistema Portuario Nacional. Si se ha incrementado el movimiento de mercancías en los puertos, y si esto ha sido positivo o negativo para ellos. Además no existe una investigación que examine y enumere el impacto de dicho acuerdo sobre el Sistema Portuario Nacional. Es necesario por lo tanto conocer más de cerca los efectos que este tratado ha tenido, en qué áreas se ha visto beneficiado.

1.1 Formulación del problema de Investigación

¿Qué impactos produce el Tratado de Libre Comercio, República Dominicana Centroamérica, Estados Unidos de América (CAFTA-DR) en el Sistema Portuario Nacional Guatemalteco?

2. Delimitación

2.1 Delimitación espacial

La investigación se llevó a cabo en Guatemala debido a la accesibilidad para obtener la información.

2.2 Delimitaciones temporales

2003 al 2010 debido a que las negociaciones del tratado de Libre comercio se iniciaron en el año 2003 y su entrada en vigencia el 2006 por lo que nos da un margen de análisis para conocer si la ratificación de dicho tratado por parte de Guatemala ejerce un impacto positivo o negativo en el Sistema Portuario Nacional, evaluando el tamaño de carga y de ingreso de contenedores que se reciben anualmente en los diferentes puertos de Guatemala. En la realización de esta tesis se utilizaron estadísticas de los informes Estadísticos de la Comisión Portuaria Nacional del 2007 al 2010 (Importaciones y Exportaciones, manejo y volumen de carga, etc.).

2.3 Delimitaciones Teóricas-Conceptuales

El tema estará enmarcado dentro de la Teoría Clásica del Comercio Internacional desarrollada por Adam Smith, David Ricardo y Stuart Mill, la cual se centraba en el análisis de las ganancias derivadas del libre comercio. Sin embargo actualmente con la teoría moderna del comercio internacional se analizan los patrones de comercio de cada país y los orígenes de la ventaja comparativa, la cual es, tema central de esta teoría. De acuerdo a estos teóricos las ventajas comparativas se debían a la diferente productividad de los recursos, lo cual se veía reflejando en la distribución de tecnología y cualificación de mano de obra.

2.4 Tipo de Investigación

Será descriptiva ya que se caracterizará el sistema portuario, así como lo referente al Tratado de Libre Comercio. Empírica porque se realizaran entrevistas y Documental porque se utilizaran revistas, investigaciones y publicaciones de la Comisión Portuaria Nacional y de expertos en el tema.

2.4.1 Unidades de Análisis

- El tratado de libre Comercio con Estados Unidos y República Dominicana
- El Sistema Portuario Nacional (SPN)
- Políticas de comercio de Guatemala

3 Justificación

Es importante estudiar el tema porque se debe conocer cuáles son los efectos de la implementación del Tratado de Libre Comercio, República Dominicana Centroamérica, Estados Unidos de América (CAFTA-DR) y lo que ha significado para el Sistema Portuario Nacional. Si se ha incrementado el movimiento de mercancías en los puertos, y si esto ha sido positivo o negativo para Guatemala. Además de conocer los factores en los cuales ha afectado a la economía del país. Las medidas sanitarias, fitosanitarias y de calidad, a la que los puertos han sido sometidos para cumplir con los requerimientos del tratado. Ello para que el Sistema Portuario Nacional pueda elevar su rendimiento, calidad y servicio. Además de ser mucho más competitivo y ser un líder en logística portuaria. Esto significa que los productos lleguen a su destino en el tiempo esperado y tanto usuarios del sector como beneficiarios gocen de los servicios de calidad de los puertos guatemaltecos.

Sin duda un tratado de libre comercio significa elevar los niveles de calidad de los puertos, en materia de seguridad, servicio e infraestructura por lo que es necesario evaluar si existen mejoras en estas tres áreas en el sector portuario, después de la implementación del tratado, y cómo ello ha afectado a la cadena logística. La mejora de servicios beneficia directamente a los usuarios incrementando el comercio internacional ya que muchas más empresas utilizan con la garantía esperada las instalaciones y servicios de los puertos guatemaltecos.

Además no existe una investigación que examine y enumere el impacto y los cambios que dicho acuerdo sobre el Sistema Portuario Nacional. Es necesario por lo tanto conocer más de cerca los efectos que este tratado ha tenido, en qué áreas se ha visto beneficiado el SPN. Es por ello que con el apoyo de la Comisión Portuaria Nacional se realizó este estudio para conocer el Sistema Portuario Nacional, su funcionamiento, manejo de carga y volumen, además de conocer las propuestas que la Comisión Portuaria Nacional realiza para volver al Sistema Portuario Nacional más competitivo, eficiente y eficaz con la implementación del Clúster Portuario Marítimo de Guatemala.

4 Marco Teórico

De acuerdo al Diccionario Webster, New College (2007). Se define como comercio internacional o "mundial" al intercambio de bienes, productos y servicios entre dos países (uno exportador y otro importador). Puede darse también entre dos bloques o regiones económicas. Por ejemplo, el intercambio de bienes y servicios entre la Unión Europea y América.

Las primeras doctrinas sobre comercio internacional empezaron a desarrollarse con la aparición de los modernos estados nacionales durante el siglo XV. Una de las primeras doctrinas de política económica, conocida

como mercantilismo, predominó en Europa occidental desde el siglo XVI hasta más o menos los inicios del siglo XIX. Los defensores de esta doctrina querían reforzar la unidad nacional y aumentar el poder del Estado. Los países que no tenían minas de oro o plata podían conseguir estos metales preciosos exportando más de lo que importaban, gracias al estricto control gubernamental del comercio exterior.

En contra de esta doctrina surgió en Francia una nueva escuela económica durante el siglo XVIII, desarrollada por un grupo de teóricos conocido como los fisiócratas, seguidores del economista francés François Quesnay. Los fisiócratas defendían que la libre circulación de bienes y servicios respondía a un orden de libertad natural. Aunque sus ideas tuvieron una escasa trascendencia en Francia, influyeron en el pensamiento del economista británico Adam Smith, cuyas teorías sobre el libre comercio ayudaron a desarrollar la política comercial de su país.

Smith rechazaba los postulados proteccionistas de la doctrina mercantilista. Señalaba que la riqueza no consistía en acumular metales preciosos, sino en lo que se podía comprar con dichos metales. La regulación gubernamental del comercio reducía la riqueza de las naciones porque impedía que éstas adquirieran una mayor cantidad de bienes al menor precio posible. Por el contrario, con el libre comercio cada país podría aumentar su riqueza exportando los bienes que producía con menores costes e importando los que se producían más baratos en otros países.

Según Smith, cada país se especializaría en la producción y exportación de aquellos bienes que producía con ventaja absoluta. David Ricardo, amplió el análisis a principios del siglo XIX para introducir el concepto más general de ventaja comparativa. Ricardo señalaba que algunos países no tenían ventaja absoluta en la producción de ninguno de sus bienes. Pero incluso estos países podrían beneficiarse del libre comercio si se centraban en producir aquellos bienes en los que tenían una ventaja comparativa. Este principio sigue siendo la base teórica de todos los argumentos a favor del libre comercio.

La conjetura de Ricardo era que todos los países se beneficiarían del libre comercio, debido a la demanda recíproca, es decir, cuanto mayor fuera la solicitud de bienes que exportaba un país, en relación con su demanda de importaciones, mayores ganancias obtendrían este país de un comercio libre entre naciones.

Las economías que participan del comercio exterior se denominan *economías abiertas*. Este proceso de apertura externa inició en la segunda mitad del siglo XX, y de forma espectacular en la década de los 90, al incorporarse las economías latinoamericanas y de Europa del Este. Tradicionalmente, el comercio era regulado mediante acuerdos bilaterales entre dos países. Bajo la creencia del mercantilismo, durante muchos siglos los países impusieron altos aranceles y otras restricciones severas al comercio internacional. En el siglo XIX, especialmente en Gran Bretaña, la creencia en el libre comercio tomó fuerza, y esta perspectiva ha venido dominando el cálculo político entre los países occidentales hasta la actualidad. Desde el final de la segunda Guerra Mundial, varios tratados multilaterales han intentado crear una estructura global de regulación comercial.

La mayor parte de los países comunistas y socialistas creen en la autarquía, la cual supone la ausencia completa de comercio internacional y la satisfacción de las necesidades económicas mediante la autosuficiencia. A pesar de estas creencias, todos los países se involucran en algún tipo de comercio internacional, ya que es muy difícil para un solo país satisfacer todas sus necesidades económicas.

Se han utilizado varios instrumentos para manipular el comercio internacional. Éstos incluyen arancel, salvaguardias, cuotas de exportación e importación y las barreras no arancelarias. Un componente esencial del comercio internacional es el *transporte internacional de mercancías*. Las condiciones y términos del mismo están regulados por los Incoterms.

Los incoterms (en inglés international commercial terms) son normas acerca de las condiciones de entrega de las mercancías. Se usan para dividir los costes de las transacciones comerciales internacionales, delimitando las responsabilidades entre el comprador y el vendedor, y reflejan la práctica actual en el transporte internacional de mercancías.

Para la regulación del comercio y de las prácticas comerciales es necesario crear Acuerdos Comerciales que prevean las acciones de todos los sujetos del comercio y que especifiquen el intercambio. Un Acuerdo Comercial es un entendimiento bilateral o multilateral entre estados, cuyo objeto es armonizar los intereses respectivos de los nacionales de las partes contratantes y aumentar los intercambios comerciales; también un Convenio, tratado o cualquier otro acto vinculante por el cual dos o más naciones se comprometen a acatar condiciones específicas en su intercambio comercial, lo cual incluye de ordinario concesiones mutuamente benéficas (“Negociaciones de facilitación al marco Multilateral OMC” Enlace Portuario, 2007).

Existen dos tipos de acuerdos comerciales:

De cooperación internacional: Es un sistema mediante el cual se asocian varios estados con el fin de alcanzar determinados objetivos comunes que responden a sus intereses solidarios, sin que la acción emprendida, ni las medidas adoptadas para alcanzarlos, afecten esencialmente a sus jurisdicciones o a sus prerrogativas de estado soberano.

De integración internacional: Es un sistema por el que se unen varios estados, aceptando no hacer valer unilateralmente sus jurisdicciones y delegando su ejercicio en una autoridad supranacional, en la que se opera la fusión de sus intereses, y a cuyas decisiones aceptan someterse mediante el control y

los procedimientos adecuados, para todo aquello que se refiera al sector de actividad encomendado a la alta autoridad.

Entre los tratados internacionales y acuerdos más importantes se encuentran:
(Relevantes para América latina)

- La Organización de Naciones Unidas (ONU)
- El Banco Interamericano de Desarrollo
- Acuerdo General de Tarifas y Comercio (GATT)
- El Organismo Mundial del Comercio (OMC)
- Mercado Común Centroamericano (MCC)
- Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC)

Los beneficios del libre comercio y la apertura: El comercio internacional y la apertura de las economías al mundo, ha sido ampliamente estudiado y documentado en la literatura económica. Desde un discurso liberal se considera que sus beneficios son siempre mayores que sus costos y por tanto, se lo ve como un objetivo deseable. Se argumenta que las economías abiertas tienden a tener tasas de crecimiento del producto más altas, mayores niveles de empleo, niveles de precios más bajos, acceso a mayor cantidad de bienes y mayor variedad de los mismos. Se espera generar competencia y con ello incentivar a la eficiencia y la eficacia. Finalmente, con la apertura comercial se quiere incrementar el bienestar de la sociedad que es el fin último de un mejor desempeño económico.

Desde la teoría económica ortodoxa se ha justificado ampliamente la necesidad de Acuerdos Comerciales, que tengan como horizonte una apertura económica total. Sin embargo, en la realidad la apertura se lo ha hecho con muchas reservas y tomando en cuenta, los efectos multidimensionales que tienen estos acuerdos sobre las economías y sobre la forma de vida de las personas de los países involucrados.

5 Objetivos de la Investigación

5.1 Objetivo General

- Conocer los impactos que se han dado en el Sistema Nacional Portuario luego de la firma y entrada en vigencia del Tratado del Libre Comercio con Estados Unidos y República Dominicana. Y cómo esto afecta la logística y eficiencia portuaria.

5.2 Objetivos Específicos

- Enumerar los principales problemas logísticos en el Sistema Portuario Nacional.
- Establecer los factores que influyen en la eficiencia y competitividad marítimo-portuaria.
- Identificar cuáles son las reformas instauradas en el Sistema Portuario Nacional después de la firma del CAFTA-DR.
- Identificar los efectos negativos que existan de la implementación del tratado.

6 Hipótesis

El Tratado de Libre Comercio, República Dominicana, Centroamérica, Estados Unidos de América (CAFTA-DR) ha generado un impacto positivo en el Sistema Portuario Nacional.

Variable Independiente (causa): CAFTA-DR

Variable Dependiente (efecto): Impacto Positivo en el Sistema Portuario Nacional

**6.1 Tabla 1:
Operalización de la Hipótesis**

VARIABLES	INDICADORES	SUB-INDICADORES	FUENTES
CAFTA-DR Variable Independiente (causa):	Rondas de Negociación del Tratado en materia Comercial	<ul style="list-style-type: none"> • Número de Rondas • Firma y ratificación por parte de Guatemala 	Análisis Documental y Hemerográfico.
	Visiones de los diversos sectores involucrados	<ul style="list-style-type: none"> • Sectores a favor • Sectores en contra • Principales actores involucrados 	Entrevistas a expertos y representantes de los sectores involucrados. Expertos y negociadores.
	Contenido del tratado	<ul style="list-style-type: none"> • Objetivos • Principales temas • Disposiciones relativas a comercio • Disposiciones relativa al tema marítimo-portuario • Tratamiento arancelario • Administración aduanera • Obstáculos técnicos al comercio • Inversiones • Medidas sanitarias y fitosanitarias 	

VARIABLES	INDICADORES	SUB-INDICADORES	FUENTES
<u>Impactos positivos en el Sistema Portuario Nacional</u> Variable Dependiente (efecto):	Procedimientos Portuarios	<ul style="list-style-type: none"> • Manejo Logístico de la Comisión Portuaria Nacional (CPN) • Función • Reglamento interno • Recursos con los que cuenta 	Análisis e interpretación de los datos de: Estadísticas Informes Boletines Revistas Publicados por CPN y Puertos Santo Tomás de Castillas y puerto Quetzal.
	Ubicación geográfica del Puerto	<ul style="list-style-type: none"> • Líneas Marítimas de Comunicación (SLOC's) • Ubicación de puerto con respecto al Mercado de Buques • Seguridad a la Navegación • Mercado de Buques • Seguridad a la Navegación • Certificación y nivel de Seguridad del Puerto • Cercanía de Otros Puertos más eficientes y más baratos en el área. 	
	Desempeño interinstitucional en las operaciones portuarias y atención a buques	<ul style="list-style-type: none"> • Hinterland de influencia del Puerto • Congestionamiento del Puerto • Facilidades y Servicios del Puerto 	

		<ul style="list-style-type: none"> • Tarifas en Concepto de servicios al Buque • Tarifas en concepto de Servicios a la Carga • Flujo de la carga hacia/ desde el antepuerto 	
	Restricciones Físicas del Puerto	<ul style="list-style-type: none"> • Características Hidro/oceanográficas del Área • Características y tipo de buque • Características del Tipo de Carga • Restricciones Físicas del Puerto • Demora por congestiónamiento/ Ocupación de 	

Fuente: Informe de la Comisión Portuaria Nacional "Los Cuatro Pilares de la Clusterización" (2008), Yon Rivera (2009)
Tabla de elaboración personal (2010)

7 Metodología de la Investigación

La investigación sobre el tema se realizó con análisis Documental de las revistas, informes, información electrónica disponible y materiales referentes al Sistema Portuario Nacional y al Tratado de Libre comercio, República Dominicana, Centroamérica, Estados Unidos de América (CAFTA-DR). La información fue seleccionada en función de cumplir los objetivos de la investigación.

7.1 Método

Se utilizó el método descriptivo para caracterizar los elementos principales del sistema nacional Portuario, sus componentes y funciones, así mismo, para elaborar un resumen de los contenidos del tratado, el proceso de negociación, firma y entrada en vigencia. Además el método inductivo que a partir de las premisas del CAFTA-DR Y el Sistema Portuario Nacional tratan de encontrar una relación causa-efecto, entre ambas y establecer así, una contrastación con la realidad y identificar cuál es la relación.

7.2 Técnicas

Las técnicas empleadas son:

Entrevista Directa: la cual se le realizó a expertos en el tema del Sistema Portuario así como negociadores del Tratado de Libre Comercio. Los Sujetos de ésta fueron:

Director Ejecutivo del Clúster Marítimo Portuario de Guatemala

Sub Director Ejecutivo de la Comisión Portuaria Nacional

Encuesta

Los sujetos fueron miembros seleccionados del Clúster Marítimo Portuario de Guatemala (CPMG) reunidos el 7 de Octubre del 2010 en su tercera Reunión Ordinaria en la sede de La Asociación Guatemalteca de Exportadores (AGEXPORT). A la reunión asistieron 13 representantes de las Instituciones miembros del CPMG. El criterio de selección fue que pertenecieran a cada sector de los usuarios del Sistema Portuario Nacional (Estibadores, navieros, exportadores, prestadores de servicio, transportistas, entidades del Estado).

Instituciones:

1. Puerto Barrios Chiquita S.A
2. Empresa Portuaria Quetzal
3. Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria (**OIRSA**)
4. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación (MAGA)
5. EMSISA
6. Corporación de Agentes Aduaneros de Guatemala
7. Cámara de Comercio de Guatemala
8. Asociación de Exportadores de Café
9. Consejo de Usuarios del Transporte Internacional de Guatemala (CUTRIGUA)
10. Asociación Guatemalteca de Exportadores (AGEXPORT)
11. Grupo DISAGRO
12. Clúster Marítimo Portuario
13. Asociación de Navieros de Guatemala

Análisis-síntesis de lo recopilado en la investigación documental para realizar el contenido de la tesis, conclusiones del tema y recomendaciones.

CAPÍTULO II

INTRODUCCIÓN AL COMERCIO INTERNACIONAL

Conceptos

La actividad comercial ha estado, a lo largo de los siglos, vinculada a la actividad humana, en virtud de la necesidad de satisfactores. La evolución que ha tenido el comercio a través de la historia presenta cuestiones de gran importancia para entender la configuración actual del comercio. Para efectos de esta investigación he decidido presentar los conceptos y términos referentes al Comercio Internacional, los cuales son necesarios para la comprensión comercio Internacional actual y sus elementos.

1. Comercio exterior y comercio Internacional

Según Witker y Hernández (2002, p. 10) los términos de “comercio exterior” y “comercio Internacional” son confundidos comúnmente, pues aparentemente son similares; sin embargo según ellos es un problema de apreciación. La diferencia entre comercio exterior y comercio internacional alude al comercio que se realiza entre dos entes económicos más allá de las fronteras nacionales; sin embargo el termino “comercio Internacional” da la impresión que la persona que hacer referencia a esta actividad se encuentra en un punto elevado en el espacio, que le permite contemplarla de una manera global, todas las relaciones económicas o al menos las mas relevantes que se dan entre los diferentes entes económicos que participan. El término “comercio exterior” prevé una connotación de un espectador que haga de este tipo de relaciones entre dos diferentes entes económicos, pero enfocándolos desde el lugar, o país, en el que se encuentra.

El término “comercio exterior” hace referencia al intercambio comercial de un país con relación a los demás, es decir, si tomamos como referencia a Guatemala, el comercio exterior de Guatemala es aquel que este país realiza como las diferentes naciones con las que comercia. El comercio exterior de un país es un

importante sector de su actividad económica, debido a la naturaleza de sus funciones². Debe responder a los intereses nacionales de dicho Estado, que en manos de sus gobiernos, modulan su inserción con los principios del comercio multilateral o internacional. Se define como aquella parte del sector externo de una economía que regula los intercambios de mercancías, productos y servicios entre proveedores y consumidores residentes en dos o más mercados nacionales y/o países distintos, incluso considera los intercambios de capital, y los aspectos referentes a la entrada temporal de personas de negocios. Se trata de transacciones físicas entre residentes de dos o más territorios aduaneros que registran estadísticamente en la balanza comercial de los países implicados (Witker, Hernández, 2002, p.11).

En cambio, el término “comercio internacional” es un concepto más amplio, pues abarca el flujo de relaciones comerciales internacionales, sin hacer referencia a un país en específico. En el Diccionario de Comercio Internacional se define como “El conjunto de movimientos comerciales y financieros, y en general todas aquellas operaciones cualquiera que sea su naturaleza, que se realicen entre naciones; es pues un fenómeno universal en el que participan las diversas comunidades humanas” (Osorio, 1995, p. 48). Tradicionalmente se ha visto como una actividad entre naciones. En realidad las corrientes comerciales están denominadas en su inmensa mayoría por Europa occidental, Norteamérica y Japón. El comercio internacional puede ser definido como “aquel que se realiza entre Estados que componen la comunidad Internacional, ya que sea por medio de organismos oficiales o de los particulares mismos. También debe considerarse comercio internacional aquel que tiene lugar entre un estado y una comunidad económica” (Witker et al, 2002, p. 12) así por ejemplo entre Argentina y Unión Europea.

² Las funciones del comercio exterior son: dar salida a la producción que no se puede vender internamente, por estar abastecido el mercado nacional; generar divisas al país; generar empleos; fomentar la inversión en nuevas plantas; adquirir productos y servicios que no se producen internamente; etc., favorecen y refuerzan el desarrollo económico de un Estado.

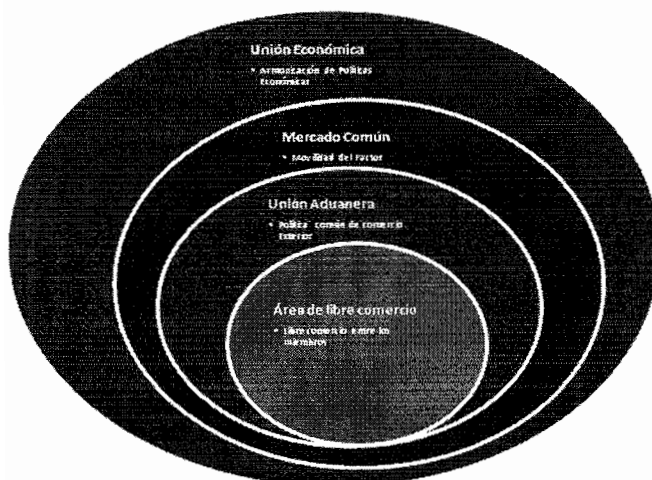
1.1 Integración Económica

Como puede apreciarse, la globalización plantea fuertes retos. El más importante es el de no quedarse fuera de ella. La liberalización del comercio tiene como objetivo aprovechar las ventajas del crecimiento y del acceso a productos más competitivos, mejorando, en teoría, el nivel de vida de los países participantes. Aunque, por otra parte el comercio internacional también puede determinar el poder financiero de una nación. Las naciones que importan más de lo que exportan pueden caer en presiones inflacionarias muy fuertes que pueden detonar en crisis económicas. La escuela neoclásica señala que el comercio crea riqueza y crecimiento, por lo que se ha recurrido a mecanismos como el de la integración económica en sus diferentes niveles, para incentivar el intercambio económico (Sánchez Ortiz, 2010).

1.1.1 Niveles de Integración Económica

Los siguientes niveles de integración son modelos de integración económica en mercados regionales y son utilizados para caracterizar el tipo de integración que se está realizando por medio de un tratado o acuerdo:

Gráfico 1: Niveles de Integración Económica



Fuentes: Ikka A. Ronkainen "Trading Blocs" Oportunidad for International Trade?" en *Multinational Business Review*.1993. (Págs 1-9), Michael R. Czinkota "Marketing Internacional" McGraw Hill 1996 (Págs. 76-79)

acuerdo Michael R. Czinkota (1996) se puede distinguir varios niveles de Integración:

Área de Libre Comercio: Es la forma menos restrictiva y más flexible de integración económica, sus miembros acuerdan eliminar las barreras arancelarias, y las demás barreras comerciales entre los ellos, pero cada miembro continúa con su política comercial con respecto a terceros. Se le puede llamar también Zona de Libre Comercio.

Unión Aduanera: Es un paso más adelante a lo largo del camino de la integración económica. Al igual que en el área de Libre Comercio se eliminan aranceles y otras barreras comerciales entre los miembros, pero imponen un Arancel Externo Común que es adoptada en una política exterior común con relación a terceros países. Por lo general toma la forma de una tarifa externa común con respecto a los no miembros.

Mercado Común: Equivale a la Unión Aduanera, pero con la pretensión de crear progresivamente una unión económica y política entre los miembros; además existe libre movimiento de factores que la constituyen.

Unión Económica: La creación de una verdadera unión económica requiere la integración de políticas económicas además del libre movimiento de bienes, servicios y factores de la producción a través de las fronteras. Los miembros coordinan las políticas económicas en la fase final del mercado interno y en la definición de objetivos comunes.

Unión Monetaria: se basa en la fijación irrevocable de los tipos de cambio entre las monedas de los miembros para lograr la implantación de una moneda única, así como en la aplicación de una política monetaria y de tipos de cambio comunes, cuyo objetivo fundamental es la estabilidad de precios. (Págs. 76-79)

Para Guinart (2005) existen efectos dinámicos y estáticos de la integración económica dada por los anteriores niveles para lo cual se entiende que “La integración económica implica un trato diferenciado para los países miembros, en comparación con los países no miembros. Este tipo de integración puede provocar desplazamientos en el patrón de comercio entre los miembros y no miembros, el impacto neto en un país participante, en líneas generales, es ambiguo y por eso debe analizarse a los países por separado.” Esta afirmación de Guinart se debe a que, aunque la integración es un movimiento hacia el libre comercio entre los países miembros, también puede desviar el comercio de un país no miembro de bajo costo (que sigue enfrentando los aranceles externos del grupo) a un país miembro (que ya no enfrenta ningún arancel). Estos dos efectos estáticos de la integración económica, se conocen como:

- **Creación de comercio:** Existe cuando la integración económica genera un cambio en el origen del producto de un productor nacional con recursos de mayor costo, al producto miembro con recursos de menor costo
- **Desviación de comercio.** Existe cuando se opera un cambio en el origen del producto de un productor no miembro con recursos de menor costo a un productor miembro en la asignación de recursos en el libre comercio y por eso puede disminuir el bienestar (Guinart 2005;Págs 2-3).

Además de los efectos estáticos de la integración económica, es probable que la estructura y el desempeño de los países participantes evolucionen de manera distinta que sin la integración económica. Los factores que causan esto se conocen como los efectos dinámicos de la Integración económica. Por ejemplo:

- La reducción de las barreras comerciales crea un ambiente más competitivo y posiblemente disminuya el grado de poder monopolista que existía antes de la integración.

- Las economías de escala en ciertos bienes de exportación crecen, es decir incrementan su producción debido a la reducción de los costos de los insumos debido a los intercambios económicos externos.
- La interacción más libre entre los consumidores de los distintos países también puede producir cambios fundamentales en los patrones de consumo.
- Es posible que la integración estimule mayores inversiones en los países miembros provenientes tanto de fuentes internas como de fuentes externas.

1.2 Mundialización, globalización e internacionalización

Actualmente son de uso común “globalización”, “mundialización” e “internacionalización”, tanto en el ámbito económico como en el político; sin embargo, ha habido un gran abuso de los mismos y no existe uniformidad de criterios respecto a la diferenciación entre estos términos, llegando a ser empleados incluso como sinónimos.

1.2.1 Mundialización

Es un proceso histórico que nace desde que se manifiesta la interrelación de sujetos de un territorio a otro en el ámbito cultural, político, social, económico, comercial e incluso jurídico. Esta relación tiene sus orígenes en Grecia y Roma, desarrollándose hasta la actualidad, en que destacan dos vertientes según la participación de los sujetos; cuando participan directamente los Estados a través de tratados se presume la existencia del concepto internacionalización; en el momento en que surge la participación de los sujetos denominados “empresas” con otros elementos como los servicios, por ejemplo, estaríamos en presencia de la globalización.

1.2.2 Globalización

A partir del término de la Segunda Guerra Mundial, se inició el proceso de reconstrucción de la economía mundial y el intercambio comercial entre naciones volvió a activarse. Cada país dependiendo de los recursos con los que contara y de su capacidad de producción, empezó a producir bienes y servicios que fueran coherentes con su propia estrategia comercial.

En la década de los ochentas, estos cambios se profundizaron. El porcentaje de recursos destinados a importación fue en aumento, así como la cantidad de bienes y servicios que se venden al extranjero en calidad de exportaciones. De la misma forma, el número de empresas operando en países distintos al de su origen se incrementó. La inversión de capitales en distintos países con fines de diversificación de riesgo, también es una muestra del proceso de cambio por el que atravesó la economía mundial. Este proceso de interdependencia se llama “globalización”.

Para López Fillaña (1997) “La globalización de la economía, es entendida así mismo como un proceso de interrelación compleja entre diversos mercados, generalmente por conducto de agentes privados y cuyo objeto primordial consiste en ensanchar su escala de ganancias por la venta de productos y servicios o el establecimiento directo de filiales con el fin de reducir costos o el de competir en mercados protegidos”.

Para los autores Ian Goldin y Kenneth Reinert (2007) “la globalización es un incremento del impacto sobre las actividades humanas debido a fuerzas que se extienden más allá de las fronteras nacionales”. Estas actividades pueden ser de distinto tipo: económicas, sociales culturales, políticas, tecnológicas o hasta biológicas, como en caso de las enfermedades. Además todos estos ámbitos pueden interactuar. Sin embargo todas las definiciones coinciden con que “globalización” que en un principio se encamina a borrar las fronteras del mundo,

para formar una comunidad mundial, facilitada por el desarrollo electrónico de las comunicaciones y la información y que concluye en la armonización de sistemas jurídicos.

La naturaleza y cualidades de la globalización se pueden caracterizar en 5 dimensiones económicas:

- **El comercio:** que es el intercambio de bienes y servicios entre países.
- **La financiación:** involucra el intercambio de activos o de instrumentos financieros entre países; inversión externa directa, inversión de valores de cartera, bonos de financiación, préstamos bancarios comerciales. Así como asistencia técnica para construir capacidades.
- **La ayuda:** es asistencia oficial para el desarrollo, y se pueden constituir como transferencias en efectivo, ayuda técnico, asesoría, maquinaria, equipos y construcción de capacidades que existe entre países.
- **La migración:** que ocurre cuando las personas se desplazan entre países temporalmente o permanentemente en busca de educación o empleo o para escapar del ambiente político adverso.
- **Las ideas:** constituyen el fenómeno más alto de la globalización, e involucran la generación y transmisión, más allá de las fronteras, elaboraciones intelectuales en áreas de tecnología, gerencia o el gobierno (Goldin, Reinert, 2007, p. 28).

La creciente globalización de la economía mundial obedece a dos hechos irreversibles. En primer lugar, el progreso tecnológico en las comunicaciones y los transportes ha sido vertiginoso y ha reducido drásticamente los costos de movilizar mercancías de manera continua e incontenible de los mercados. En segundo lugar, la globalización obedece a una apreciación cada vez más generalizada del papel crucial del comercio exterior en el crecimiento económico. Sin embargo mientras que para algunos países la globalización implica el crecimiento de su mercado, para otros representa pérdida de control sobre economía.

1.2.3 Internacionalización

En el diccionario de Ciencias Sociales (1975) se define a la internacionalización como la “Acción y efecto de internacionalizar, que es someter a la autoridad conjunta de varias naciones, o de un organismo que las represente, territorios o asuntos que dependían de la autoridad de un solo Estado”. En efecto, el Estado se internacionaliza a partir de tratados Internacionales, definidos por la Convención de Viena sobre los tratados “como acuerdos escritos regidos por el Derecho Internacional, celebrados entre dos o más Estados. Tales instrumentos jurídicos internacionales pretenden, entre otras cosas, fomentar el desarrollo económico, social, cultural, entre otros, de un país, estableciendo disposiciones que regulen en el futuro determinados aspectos o asuntos (problemas transnacionales) de diversa índole, que escapan de la esfera nacional, y por sus implicaciones, requiere de una solución conjunta, a través de la asociación con otras naciones.

Los tratados fomentan desarrollo económico, político y social de un país así como relaciones comerciales bilaterales, los países que los subscriben persiguen objetivos comunes y tienen intereses similares, sin embargo con éstos también los Estados pierden soberanía para regular y establecer disposiciones conjuntas que les permitan resolver el desarrollo económico político o comercial. Con la internacionalización de los Estados, a través de tratados se propicia la globalización, promovida por las empresas, las cuales se benefician de las disposiciones establecidas en dichos tratados.

2. Tratados Comerciales

Dentro del marco de las organizaciones internacionales se crean acuerdos o convenios económicos, la definición Ad hoc de tratado la encontramos en la Convención de Viena (1969) en el Art. 2: “un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el Derecho Internacional, ya conste en un

instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera sea su denominación particular” como mencionábamos anteriormente.

Otras descripciones: “acuerdos de voluntades entre dos o más Estados”; “acuerdo entre Estados que obliga en virtud del principio *pacta sunt servanda*” (Agüero Vásquez, 1976, p. 9). “los tratados son acuerdos de voluntades de dos o más sujetos de Derecho Internacional” (Sorensen 1973, p. 200). Esta última definición es amplia en su concepto que involucra a cualquier ente que hoy o en el futuro sea considerado sujeto del Derecho Internacional. La siguiente definición detalla más la mecánica de los tratados: “los tratados son acuerdos de voluntad entre dos o más sujetos de Derecho Internacional Público que crea, modifica o extingue relaciones jurídicas” (Montiel Argüello, 1982 p.150).

Algunos autores los comparan a los contratos entre particulares, pero a ellos se opone el que los contratos se enmarcan dentro del ordenamiento legal de un Código Civil u otra pieza legislativa equivalente preexistente, mientras que los tratados no se rigen ni se enmarcan dentro de ninguna ley o cuerpo legal existente, sino que más bien tienden a crear ese marco jurídico. Es por ello que son fuente de Derecho. Los tratados se proyectan en la actualidad como una fuente de obligaciones de los Estados, siendo éstas de hacer o de no hacer, es decir, positivas o negativas.

Un Acuerdo Comercial es un entendimiento bilateral o multilateral entre estados, cuyo objeto es armonizar los intereses respectivos de los nacionales de las partes contratantes y aumentar los intercambios comerciales. Convenio, tratado o cualquier otro acto vinculante por el cual dos o más naciones se comprometen a acatar condiciones específicas en su intercambio comercial, lo cual incluye de ordinario concesiones mutuamente benéficas. (Witker et al, 2002, p.15)

Existen dos tipos de acuerdos comerciales Según Witker y Hernández (2002):

- **De Cooperación internacional:** Es un sistema mediante el cual se asocian varios estados con el fin de alcanzar determinados objetivos comunes que responden a sus intereses solidarios, sin que la acción emprendida, ni las medidas adoptadas para alcanzarlos, afecten esencialmente a sus jurisdicciones o a sus prerrogativas de estado soberano.
- **De Integración internacional:** Es un sistema por el que se unen varios estados, aceptando no hacer valer unilateralmente sus jurisdicciones y delegando su ejercicio en una autoridad supranacional, en la que se opera la fusión de sus intereses, y a cuyas decisiones aceptan someterse mediante el control y los procedimientos adecuados, para todo aquello que se refiera al sector de actividad encomendado a la alta autoridad.

2.1 Según Marco Normativo

De acuerdo a la Organización Mundial de Comercio (2005) se puede dividir los acuerdos según la organización Internacional Económica que reguló las negociaciones y entrada en vigor:

2.1.1 Acuerdo de primera generación

Se refiere a los acuerdos comerciales tradicionales, previos a la Ronda de Uruguay OMC; son generales y contemplan básicamente acuerdos de naturaleza comercial que involucran la desgravación arancelaria a bienes comerciales.

2.1.2 Acuerdo de segunda generación

Se dice del nuevo tipo de acuerdos comerciales internacionales surgidos en los años 80, a partir de la Ronda de Uruguay –OMC-. Se caracterizan por abarcar un ámbito más amplio que el simple comercio de bienes, incluyendo temas nuevos como el comercio de servicios, inversiones, propiedad intelectual y compras estatales, a la vez incorporan disciplinas más complejas en materia de normas de origen, medidas fito y zoonosanitarias y medidas antidumping. Son ejemplos de este tipo de tratado el TLCAN.

2.1.3 Acuerdo de tercera generación

Los llamados acuerdos de tercera generación regulan toda la relación económica entre las partes e incorporan temas como compras de gobierno, políticas de competencia, transparencia, mejorando en varios aspectos el texto del Nafta que sirvió como modelo a los acuerdo de segunda generación. Además, en algunos casos se consideran también aspectos políticos y de cooperación. Estos acuerdos, los más modernos, corresponden a los TLCs vigentes con Estados Unidos, Corea, EFTA y al Acuerdo de Asociación con la Unión Europea.

3. Objetos del comercio internacional contemporáneo

El comercio exterior es una variable de todo sistema económico que trata de la inserción de un país, en esta caso Guatemala, como vendedor y comprador de bienes y servicios, en los mercados externos. De esta inserción surge la balanza comercial, registro contable que da cuenta anual de las importaciones y exportaciones de objetos transportables, generalmente físicos, que se registran en las aduanas. A esta visión mercantilista, vigente hasta hace algunos años, se suma el comercio de servicios, intangibles, que vinculados a los intercambios entre varios países, comienza a tener una presencia fundamental, presencia que

se registra en la columna de servicios de la balanza de pagos. Mercancías y servicios son en la actualidad los “objetos” de comercialización entre diversos países (Witker et al, 2002, p.22).

3.1 Mercancías

Son los objetos físicos transportables que se importan o exportan entre los distintos mercados internacionales. Estos objetos transportables se dividen en materias primas o productos básicos y manufacturas, entendidas éstas como aquellas que han experimentado diversos procesos de elaboración, transformación o procedimientos que incorporan valor agregado a una materia prima. El régimen de comercio internacional de cada una de estas mercancías es diferente y no puede asimilarse en forma mecánica ni arbitraria. Mercancía para Osorio (1995, p.123) “en el lenguaje común es todo elemento, artículo o bien económico que se produce y ofrece en un mercado. En términos económicos más estrictos, el vocablo comprende aquellos artículos que pueden considerarse sustitutivos perfectos entre sí” y están sujetos al intercambio, es decir a la compra y venta.

3.1.1 Las materias primas o productos básicos

El concepto de materia prima se identifica con los recursos naturales, que cuando son estratégicos para un país, pasan a ser un producto básico en la comunidad internacional. Se trata de minerales, sólidos o líquidos, de granos, vegetales y alimentos que por lo general se producen en los países en vías de desarrollo y que se comercializan sin mayores procesos de transformación.

Sirven para iniciar cadenas productivas, procesos con intervención de tecnología y cubren una gran variedad de productos (café, azúcar, petróleo, caucho, cobre, algodón, etc.) los esquemas de comercio de estos productos primarios no se desarrollan bajo leyes de oferta y demanda por diversas razones –

naturales, económicas y políticas- de tal suerte que se encuentran en convenios reguladores de oferta y precios, conocidos como Acuerdos Internacionales de Productos Básicos (azúcar, café, trigo caucho internacional, cacao, textiles, etc.).

La Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) ha diseñado un esquema multilateral conocido como Programa Integrado de Productos Básicos (PIPB) que, dotado de un fondo de financiamiento intenta establecer mecanismos que permitan defender precios remunerados para los productos básicos en un sistema compensatorio que ya tiene jerarquía de tratado internacional. En síntesis, los productos básicos se regulan por convenios básicos sobre determinados productos (azúcar, café, cacao, etc.) y por el PIPB.

3.1.2 Las manufacturas

Se trata de objetos transportables que han experimentado transformaciones productivas y que incorporan trabajo socialmente necesario. Es decir, agregan valor a materias a través de tecnología y procesos. En el concepto amplio de manufacturas se ubican insumos, bienes de capital-maquinaria-equipos y productos finales de diversos usos y destinos. Estos artículos se comercializan en general a través de ofertas y demandas, excluyendo los comercios cautivos intraempresas que alteran la libre competencia, y bajo la regulación de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Vía precios normales, regulados por aranceles protegidos de prácticas desleales, las mercancías cubren un universo importante de las transacciones mundiales y cuya distribución geográfica tiene a concentrarse a tres grandes mercados regionales: Japón, Estados Unidos y la Unión Europea. Esta distribución se altera en los años ochenta con la irrupción de los países de industrialización reciente, que capturan cerca de 25% del comercio mundial de manufacturas (Hong Kong, Taiwán Brasil y México). Debe señalarse que parte de esa presencia, nueva en dichos mercados, es resultado de las ventajas obtenidas en los sistemas generalizados de preferencias, mecanismos que comienzan a cerrarse a los mencionados países.

De acuerdo a Witker y Hernández (2002, p. 24) El comercio de estas mercancías ha dado lugar a sistemas preferenciales de diversos signos, destacándose esencialmente dos: a) comercios integrados y b) comercios preferenciales.

Los criterios integrados se basan en procesos de integración que van de zonas de libre comercio (Carifta-Caricom), uniones aduaneras (BENELUX), mercados comunes, tratados de libre comercio estilo TLCAN y uniones económicas: estos procesos de regionalización económica se articulan según los grados de supranacionalidad que otorguen a sus órganos comunitarios y a la profundidad de los compromisos de integración económica, comercial, y política de sus miembros.

Por su parte, los comercios preferenciales se inscriben en esquemas de cooperación, carentes de supranacionalidad y buscan más articular preferencias arancelarias empíricas y lineales para manejar sus políticas comerciales. Debemos señalar que la subcontratación internacional (maquiladoras) como otra forma extendida de producir mercancías para los mercados internacionales, aprovechando ventajas competitivas salariales y geográficas, experiencias en las que Guatemala y los países del sureste asiático juegan un papel señalado.

En síntesis, el comercio de manufacturas, por su dinámica y efecto multiplicado en los intercambios mundiales, ha desarrollado esquemas y patrones de intercambio.

- Comercio libre regulado por la OMC y sus acuerdos (50%)
- Comercios Integrados (Uniones Económicas) (10%)
- Comercios preferenciales (ALADI y TLCAN) (15%)
- Comercios cautivos o intraempresas (comercio matriz-filial de empresas transnacionales) (15%)

3.2 **Los servicios e intangibles**

Los servicios son actividades económicas que dan origen a de distintos grados de complejidad, determinados por el contenido de conocimientos que implican o envuelvan, que no son generados por la agricultura, minería o industrial y que participan directa e indirectamente en la producción o consumo de bienes físicos o manufacturas. Presentan las siguientes características:

- **Conocimiento:** fundamental debido al valor-conocimiento busca generar además de mayor volumen en producción mayor conocimiento, con el propósito de simplificar procesos a través del conocimiento especializado, esto le da importancia a la propiedad intelectual (patentes, marcas, etc.) ratificando su importancia ante las manufacturas.
- **Intangibilidad:** carecen de materia, como las manufacturas; esta característica es fundamental para aplicar nuevas técnicas de comercialización, como puede ser el marketing, considerado como nuevo sistema total de actividades empresariales.
- **No son almacenables:** no son susceptibles de almacenarse en un depósito. Como dichas actividades se consumen al momento de producirse, generalmente van aparejadas a una transacción principal.
- **No son transportables:** las aduanas solo registran mercancías y objetos transportables que se clasifican en un código que ordena y sistematiza todos los objetos susceptibles de comercializarse. Sin embargo los servicios escapan a este tratamiento.
- **Simultaneidad:** los servicios se producen y se consumen al mismo tiempo. De ahí esta característica (Witker et al, 2002, pags. 25-27).

3.3 Sujetos del comercio

3.3.1 Estado

La participación del Estado ha evolucionado ampliamente a lo largo del tiempo, pasando por etapas que van desde la intervención “absoluta” en la actividad económica (el Estados Intervencionista) hasta la de simple “observador” (Estado liberal o neoliberal). En el comercio internacional, el Estado raras veces aparece como “comerciante”, pues no es su papel fundamental, ya que no obstante la existencia de empresas públicas (propiedad del Estado) en diversos países, las intervención de éstas en las negociaciones comerciales internacionales coloca al

Estado como un comerciante más, despojado de su potestad de autoridad. Según Witker et al (2002) el papel fundamental del Estado en materia de comercio internacional consiste en la determinación de la política económica, industrial y comercial, la cual debe buscar mantener ampliar la actividad de las empresas nacionales en el escenario mundial de comercialización. Dentro de dichas actividades se incluye la suscripción y aprobación de los instrumentos internacionales (tratados o acuerdos) que faciliten y fomenten las negociaciones comerciales con otras empresas de otros Estados (públicas o privadas)

3.3.2 Empresas

Para Schwartz (2005) la empresa puede conceptuarse como la unidad de producción o cambio (de bienes o servicios) basada en la capital y que persigue la obtención de beneficios económicos (utilidades) mediante la explotación de la riqueza, publicidad, crédito, propiedad intelectual, etc. La empresa mercantil se caracteriza por:

- Organización lucrativa de personal (empresario o director, socios industriales o capitalistas, trabajadores, técnicos, etc.)
- Capital (dinero, propiedades, bienes de capital, propiedad intelectual

- Trabajo (actividad organizada, dirección, investigadores, publicidad, etc.)

En función de la procedencia de su capital para Witker et al (2002, p. 29) se puede hacer la siguiente clasificación:

- **Nacionales:** cuando está constituida por las leyes de un país, por ejemplo Guatemala y su capital sea mayoritariamente nacional.
- **Multinacional:** son entidades establecidas con la participación de inversionistas públicas y privadas de diversos países por lo general dentro del mercado de un proceso de integración económica regional.
- **Transnacionales:** es aquella que posee y controla medios de producción en más de un país.

4 Marco normativo Organizaciones multilaterales de comercio

Las economías de los países se encuentran cada vez más integradas, en el intercambio comercial se ha intensificado dando pie a que los países se especialicen en la producción de aquellos bienes en los que tienen una ventaja comparativa, es decir, aquellos bienes que pueden producir más eficientemente que otras naciones. En países desarrollados, la proporción del comercio internacional respecto del PIB aumento de 32.9% a 37.9% entre 1999 y 2001. En los países en vías de desarrollo la proporción aumentó de 33,8 a 48,9% (Banco Mundial 2003).

Como es evidente, este proceso de interdependencia económica no es espontáneo. Ha venido dándose desde hace varios años y se ha intensificado recientemente. En la década de los años 1930, cuando el mundo atravesaba intensamente la depresión económica, muchos gobiernos trataron de protegerse con la creación de obstáculos al comercio de diversas formas: aranceles elevados, contingentes de importación, control de cambios; etc. De acuerdo a Valentín Budic (1986, p. 39) fue durante la segunda guerra mundial según “se hizo patente el

riesgo de que estas restricciones gravitaran sobre todos los países de manera permanente” si no se intentaba, mediante esfuerzos estratégicos, restablecer lo más pronto posible un sistema de intercambio multilateral que unía a las diversas naciones antes de dicha depresión económica, para lo cual al término de la Segunda Guerra Mundial, se crearon instituciones bajo la guía de los países industrializados, con fines de establecer las nuevas reglas del juego.

4.1 Acuerdo General de Tarifas y Comercio, (GATT por sus siglas en inglés)

El objetivo de este acuerdo era facilitar el intercambio económico entre las naciones y servir como un foro internacional de impulso al libre comercio entre los estados miembros del acuerdo, así mismo se encargaba de regular y reducir tarifas, además de proveer un mecanismo de resolución de disputas comerciales.

El GATT era dos cosas a la vez:

- 1) Un acuerdo internacional; es decir, un documento en el que se establecían normas que regulaban el comercio internacional;
- 2) Y una organización internacional creada posteriormente para prestar apoyo al acuerdo (Witker et al, 2005, p.69).

Los principios básicos sobre los cuales operaba el GATT:

- Todo intercambio comercial ha de realizarse partiendo del principio de la no discriminación entre sus miembros.
- Los miembros del GATT, aceptan que las medidas comerciales de protección solo son adecuadas en el caso de industrias nacionales que resultarían muy perjudicadas por el libre comercio.
- Las cuotas de importación quedan prohibidas en principio (OMC, 2010)

El GATT contribuyó a bajar las tarifas de los bienes que pasaron de 50% en promedio de 1930 a 5% a fines de los ochentas. Durante la existencia de este acuerdo, se celebraron siete grandes rondas de negociación, la última sesión de negociación se denominó la Ronda de Uruguay.

Clement, Norris et al, (1999, p. 59) concluyeron que el GATT regulaba únicamente el flujo de bienes, por lo que su alcance era limitado. Sin embargo, era necesario regular otros aspectos, como el comercio de servicios y la protección de la propiedad intelectual. Como evolución del GATT y resultado de la Ronda de Uruguay, nace la Organización Mundial de Comercio en 1995.

4.2 Organización Mundial del Comercio (OMC)

Este organismo tiene como objetivos “*administrar los acuerdos de comercio que él mismo ampara, servir como factor para las negociaciones comerciales y monitorear políticas nacionales de comercio*” (OMC, 2010))La creación de estos foros de comercio en general tiene el objetivo de facilitar las negociaciones multilaterales en materia comercial. La OMC, se basa en normas de producto de negociación que sus 148 miembros en la actualidad deben acatar. El GATT y la OMC han contribuido a crear un sistema comercial fuerte y próspero que ha permitido lograr un crecimiento sin precedentes (Clement, Norris et al, 1999, p.59).

El sistema se creó mediante una serie de negociaciones comerciales, rondas celebradas en el marco del GATT. Las primeras rondas se centraron principalmente en las reducciones arancelarias, si bien posteriormente las negociaciones pasaron a incluir otras cuestiones como las medidas antidumping y no arancelarias. La última ronda — la Ronda Uruguay, que se desarrolló entre 1986 y 1994 — dio lugar a la creación de la OMC. En febrero de 1997 se alcanzó un acuerdo sobre los servicios de telecomunicaciones, en el que 69 gobiernos aceptaron una serie de medidas de liberalización de gran alcance que iban más allá de las acordadas durante la Ronda Uruguay.

La OMC se encarga de:

- Administrar los acuerdos comerciales
- Servir de foro para las negociaciones comerciales
- Resolver las diferencias comerciales
- Examinar las políticas comerciales nacionales
- Ayudar a los países en desarrollo con las cuestiones de política comercial, prestándoles asistencia técnica y organizando programas de formación
- Cooperar con otras organizaciones internacionales.

Las normas de la OMC — los acuerdos- son fruto de negociaciones entre los miembros. El cuerpo de normas actualmente vigente está formado por los resultados de las negociaciones de la Ronda Uruguay, celebradas entre 1986 y 1994, que incluyeron una importante revisión del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) original. El GATT constituye ahora el principal compendio de normas de la OMC por lo que se refiere al comercio de mercancías. Gracias a los acuerdos los miembros de la OMC conducen un sistema de comercio no discriminatorio que precisa sus derechos y obligaciones. Todos los países reciben garantías de que en los mercados de los demás países se otorgará a sus exportaciones un trato equitativo y uniforme y todos ellos se comprometen a hacer otro tanto con las importaciones dirigidas a sus propios mercados. El sistema ofrece además a los países en desarrollo cierta flexibilidad en lo que respecta al cumplimiento de sus compromisos.

Los principales temas que se negocian dentro de los acuerdos comerciales en el marco de la OMC son los siguientes:

- **Mercancías:** todos los productos transportables, manufacturas, materias primas etc. empezó con el comercio de mercancías según el texto del Acuerdo General establecía normas importantes, en particular la no discriminación.

Desde 1995 el GATT actualizado se ha convertido en el acuerdo básico de la OMC por lo que se refiere al comercio de mercancías.

- **Servicios:** los bancos, las compañías de seguros, las empresas de telecomunicaciones, los organizadores de viajes en grupo, las cadenas de hoteles y las empresas de transporte que desarrollan sus actividades comerciales en el extranjero.

5 Los beneficios del libre comercio y la apertura

El comercio internacional y la apertura de las economías al mundo, ha sido ampliamente estudiado y documentado en la literatura económica. Desde un discurso liberal se considera que sus beneficios son siempre mayores que sus costos y por tanto, se lo ve como un objetivo deseable. Se argumenta que las economías abiertas tienden a tener tasas de crecimiento del producto más altas, mayores niveles de empleo, niveles de precios más bajos, acceso a mayor cantidad de bienes y mayor variedad de los mismos. Generando mayor competencia y con ello incentivar a la eficiencia y la eficacia. Finalmente, con la apertura comercial se quiere incrementar el bienestar de la sociedad que es el fin último de un mejor desempeño económico.

Hay varias razones básicas por las cuales los países deben integrarse:

- **Aprovechar las ventajas comparativas:** al integrarse, los países fortalecen aquellos sectores en los que son competitivos y poseen alguna ventaja con respecto a otro
- **Aprovechar las economías de escala:** al darse la integración, el mercado crece, lo que permite que se generen economías de escala, este mismo principio posibilita que las economías complementen sus ofertas para ingresar a otros mercados.

- **Aprovechar la diferenciación de productos:** la integración permite una variedad mayor de productos en el mercado y la diferenciación entre los mismos.
- **Atracción de inversión extranjera:** las expectativas de crecimiento con la integración atrae inversionistas de empresas que desean negociar desde lo interno del bloque.
- **Mejorar la capacidad negociadora:** la negociación en bloque es más beneficiosa que la realizada por un solo país.
- **Provoca una desviación del comercio, favorable para el bloque:** al establecer la integración se reducen los aranceles respectivos y se mantienen los aranceles a terceros, lo que crea una desviación del comercio, que se da cuando los consumidores sustituyen los productos locales por los productos del país asociado, que eventualmente son más baratos, la integración va a ser beneficiosa en tanto la creación de comercio supere la desviación.

CAPITULO III
TRATADO DE LIBRE COMERCIO, REPÚBLICA DOMINICANA,
CENTROAMÉRICA, ESTADOS UNIDOS. (CAFTA-DR)

Como se señala anteriormente un “tratado” de acuerdo a la definición contenida en el Convenio de Viena (1969) “un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el Derecho Internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera sea su denominación particular” [artículo 2 (1) (a)]. De acuerdo a esta definición el CAFTA-DR cumple las características ya que es un tratado multilateral entre Estados Unidos, las Repúblicas de Centroamérica: Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica, y luego se incorporó República Dominicana. La creación de este tratado se da a partir de la solicitud que los Presidentes Centroamericanos dirigida al Presidente de los Estados Unidos, en el año 2001. Con esto se inicia el proceso hacia la negociación del Tratado de Libre Comercio entre los cinco países centroamericanos y Estados Unidos. Las rondas de negociación se realizaron durante el año 2003, siendo finalmente suscrito el 28 de mayo del 2004. Por su parte, República Dominicana muestra interés en ser incorporada al acuerdo, logrando suscribir el acuerdo el 5 de agosto del 2004.

La mayoría de los países centroamericanos, incluido Guatemala, tienen en Estados Unidos su principal mercado de exportación. Esto se explica, en parte, por la apertura en el acceso al mercado estadounidense que se estableció con la llamada Iniciativa de la Cuenca del Caribe (ICC); la cual le ha permitido a los países centroamericanos, a partir de 1984, ingresar libre de aranceles una amplia gama de productos; a esto se suma la proximidad geográfica, y la decisión de los países de diversificar sus exportaciones, fomentando y atrayendo inversión para desarrollar productos no-tradicionales.

El Ministerio de Economía del Gobierno de Guatemala justificó la negociación, firma y ratificación del Tratado de Libre Comercio a partir de los siguientes argumentos:

- La apertura comercial hacia la economía más grande del mundo serviría como instrumento para impulsar el desarrollo económico y social de Guatemala
- Estados Unidos es el segundo socio comercial más importante, representando más del 30% del total de exportaciones del país.
- Estados Unidos era el principal proveedor de materias primas.
- Significaba grandes oportunidades para los productores guatemaltecos, al permitirle el acceso a 280 millones de estadounidenses.
- Oportunidades de empleo, al lograrse un mayor comercio y resultar atractivos para la inversión norteamericana.

1. Contenido del DR-CAFTA

Durante la negociación del CAFTA-DR se tocaron los siguientes temas centrales:

1.1 Disposiciones relativas a comercio

El CAFTA-DR, atiende ampliamente aspectos relativos al tratamiento comercial en todas las áreas involucradas. La reglamentación adoptada por los países se fundamenta en unificar los criterios de cada Estado, llevando a convención los procedimientos y normas a los que se someten los exportadores e importadores con los diferentes productos. El espíritu del tratado radica sobre la igualdad de trato a los bienes y servicios originarios de la zona CAFTA, dejando de lado el proteccionismo estatal sobre sectores de la economía.

1.2 Tratamiento arancelario

El acceso a las mercancías esta regulado en el Capítulo III del CAFTA-DR, “*Trato nacional y acceso de mercancías al mercado*”, el cual se basa en un proceso de desgravación arancelaria, es decir, que los productos entren exentos de impuestos por exportación. Al carecer de las circunstancias los países centroamericanos el tratado dispuso un periodo de gracia, el cual consiste en desgravar los aranceles escalonadamente para algunos productos. Sin embargo cada producto está regido por condiciones *ad hoc*, es decir, no existe un tratamiento homogéneo ni siquiera entre los países firmantes; es así que el azúcar salvadoreño se tratará distinto al azúcar hondureño, por ejemplo. Además, existe una segunda consideración al respecto, la cual es llamada *Salvaguarda Agrícola Especial (SAE)*, la cual puede ser aplicada únicamente por los países centroamericanos excepto en los productos lácteos y el maní; consiste en la capacidad de gravar con aranceles adicionales a los productos importados que, antes del año 2014, superen la capacidad productiva de los nacionales.

1.3 Reglas de origen

Las reglas de origen se regulan en el Capítulo IV del CAFTA-DR, “*Reglas de Origen y procedimientos de origen*”, y consisten en determinar el país al que se le atribuirá la fabricación de un producto, con el objetivo de verificar si es o no sujeto de aplicación de desgravación arancelaria en el marco del tratado. Un producto es considerado como originario de la región cuando se trate de mercancías obtenidas en su totalidad o producidas enteramente en el territorio de una o más de las partes, cuando haya sido producida a partir de insumos o materiales originarios y producción de la mercancía a partir de insumos o materiales no originarios, siempre que se demuestre que el producto contiene al menos el 45% de materia originaria.

1.4 Administración aduanera

La administración aduanera está regulada en el Capítulo V del CAFTA-DR, "Administración aduanera y facilitación del comercio", en el cual se dispone que los Estados firmantes están obligados a publicar sus normas aduaneras por medios legales y por internet, haciendo disponibles oficinas de asesoría al respecto. Se dispone que los Estados están obligados a garantizar la transparencia en las oficinas aduaneras, no poniendo obstáculo técnico alguno para el libre paso de mercancías. El tratado exige que los procedimientos aduaneros sean simples y rápidos, retirando la capacidad al Estado de realizar inspecciones masivas a las mercancías.

1.5 Obstáculos técnicos al comercio

Con el CAFTA-DR, los Estados pierden en alguna medida el derecho de establecer normas que restrinjan el paso de mercancías por sus fronteras, no pudiendo establecer impuestos o reglas que dejen réditos fiscales o ventajas competitivas para los productores nacionales. En tal sentido, el CAFTA obliga a los Estados a facilitar al máximo los canales de comercio. Estas disposiciones se encuentran en el Capítulo VII del tratado, "Obstáculos Técnicos al comercio".

1.6 Medidas sanitarias y fitosanitarias

El CAFTA-DR requiere de garantías de los productores sobre la calidad sanitaria de los productos. Son verificables los procesos de producción y los productos mismos estas disposiciones se encuentran en el Capítulo VI del tratado, "Medidas Sanitarias y Fitosanitarias". Para el caso, los conflictos acerca de este tema se dirimirán en un comité de resolución de conflictos especial, conformado por representantes de todas las partes, integrándose a más tardar treinta días después de la entrada en vigencia en cada país. El comité extiende sus funciones a la verificación de medidas, asesoría y capacitación, recomendación, mediación y resolución de conflictos.

1.7 Inversiones

El capítulo X del CAFTA-DR, "*Inversión*", establece el trato que cada Estado parte le dará a los inversionistas del resto de firmantes del tratado. Al respecto, el eje central es el trato igualitario a todos los inversionistas. Se establece claramente que los Estados están obligados a dar condiciones tan favorables a los extranjeros como a sus nacionales. En tal sentido, puede afirmarse que el espíritu del tratado es mantener las condiciones homogéneas de competencia. Por otro lado, exige a los Estados dar a todos los inversores condiciones mínimas conforme al Derecho Internacional, brindando garantías de propiedad y respaldo para su inversión.

1.8 Contratación pública

En materia de contratación pública, es decir, de los servicios que los inversores nacionales o extranjeros brinden al Estado, el CAFTA-DR establece que se garantiza a los empresarios extranjeros un trato al menos igualmente favorable al brindado a los nacionales. En tal sentido, una empresa nacional no tiene ninguna ventaja en una licitación pública, viéndose obligada a competir bajo las mismas reglas con sus homólogas no naturales del Estado contratante. Estas disposiciones se encuentran en el Capítulo IX del tratado, "*Contratación pública*". En esta materia, los Estados están obligados a publicar de manera abierta las convocatorias de licitación, haciendo conocer las reglas previo al inicio del concurso. El tratado establece los procedimientos para las contrataciones públicas, aboliendo todas las disposiciones nacionales al respecto; los procedimientos son homogéneos en la región, por lo que cualquier empresa conocerá las normas incluso si invierte fuera de las fronteras de su Estado de origen.

1.9 Derechos de propiedad intelectual

En materia de derechos de autor y propiedad industrial, el tratado obliga a los Estados a adherirse o ratificar una serie de convenios y tratados acerca del tema, apurando su discusión. Ninguna disposición nacional puede estar por encima de los tratados a ratificar, por lo que el CAFTA-DR establece un nuevo régimen legal unificado para las partes. El capítulo XV "*Derechos de propiedad Intelectual*", busca fundamentalmente proteger a los titulares de la propiedad intelectual de los productos, siempre y cuando estos sean registrados oportunamente. En materia de marcas, el tratado dispone que los propietarios de las mismas serán tratados en las mismas condiciones que los nacionales, lo que implica poder ejercer sus derechos sobre cualquiera que los viole. El registro de marcas debe ser establecido públicamente en cada Estado, dando iguales facilidades y protecciones a nacionales y extranjeros.

1.10 Disposiciones sobre derecho ambiental

El CAFTA-DR es el primer tratado comercial que dedica un capítulo al campo de protección ambiental; como en el área laboral, no aporta medidas o procedimientos, más bien se dedica a obligar a los Estados a cumplir las leyes nacionales e internacionales ya existentes. La línea conductora del capítulo se basa en fortalecer las leyes nacionales ambientales, las cuales se definen en el Capítulo XVII "*Ambiental*" artículo 17.13 como:

- La prevención, reducción o control de una fuga, descarga o emisión de contaminantes ambientales
- El control de químicos, sustancias, materiales y desechos ambientalmente peligrosos o tóxicos y la disseminación de información relacionada con ello
- La protección o conservación de la flora y fauna silvestres, incluyendo las especies en peligro de extinción, su hábitat y las áreas naturales bajo protección especial

El tratado establece procedimientos para sancionar a los infractores sin importar su nacionalidad; las sanciones deben estar ajustadas al Derecho Internacional y equiparables al resto de la zona CAFTA-DR. Además, el CAFTA-DR establece que el Estado incentivará a las empresas a aplicar medidas de defensa del medio ambiente que se encuentren por encima de los niveles mínimos deseados.

2. Proceso de Negociación del Tratado

Para empezar a analizar el tema, funcionarios de alto nivel de los seis países acordaron en septiembre del 2001 celebrar una serie de diálogos técnicos, en los que se procedería a discutir e intercambiar información sobre temas de interés mutuo, explorar medios para profundizar el comercio y la inversión entre los países y sentar las bases para lo que podría ser una eventual negociación de un TLC (González, 2006. p 9).

Entre noviembre del 2001 y septiembre del 2002, se llevaron a cabo seis talleres técnicos, en los que se trataron los siguientes temas: el primero mecanismos de coordinación intersectorial y entre el Poder Ejecutivo y Legislativo, en instrumentos de consulta y divulgación con el sector productivo y la sociedad civil en materia de negociaciones comerciales; en el segundo, acceso a mercados y posible ámbito y estructura de una eventual negociación de un TLC.

Los diálogos técnicos fueron de gran utilidad pues permitieron a los países tener discusiones preliminares acerca de la forma de abordar los temas de fondo; recabar información; conocer el tratamiento dado a esos temas a nivel interno y en contexto de otros procesos de negociación, explorar posibles expectativas acerca del proceso; en fin familiarizarse entre ellas, facilitando así el proceso de negociación.

La negociación del CAFTA-DR dio inicio en enero de 2003, se realizaron nueve rondas y los países que forman parte del tratado fueron locación de las rondas de negociación. Para organizar el proceso de negociación, los seis países establecieron una estructura flexible, organizada en cinco grupos de negociación:

- Acceso a mercados,
- Servicios e inversión,
- Compras del sector público y propiedad intelectual,
- Solución de controversias y disposiciones institucionales,
- Laboral y ambiental.

La negociación del CAFTA-DR según Anabela González (2006) puede dividirse en tres etapas. En la primera de ellas, las partes se definieron los parámetros de negociaciones a través de la presentación de propuestas y contrapropuestas, es en donde se establecen los primeros contactos entre negociadores y se establece la agenda a seguir, primero en la parte normativa y luego en relación con el acceso a los mercados. En la parte normativa este proceso se llevó a cabo mayoritariamente entre la segunda y tercera ronda de negociación, aunque en algunos temas concretos se extendió hasta la cuarta y quinta ronda. En la mayoría de los casos, Estados Unidos fue el primero en presentar propuestas de negociación, mientras que los países centroamericanos hicieron sus planteamientos de seguido. Sobre la base de este ejercicio las partes lograron identificar las principales áreas de convergencia y en las que se requería mayor discusión o se presentaban divergencias en los temas objeto de la negociación. De previo iniciar la cuarta ronda de negociación, los países concentraron su atención en materia de acceso a mercados, con el intercambio simultáneo de sus primeras ofertas de desgravación arancelaria, para de seguido presentar sus respectivas propuestas de reglas de origen específicas, sus anexos de medidas disconformes y medidas a futuro para los capítulos de inversión y servicios y sus anexos relativos a compras del sector público. Ello permitió marcar

el camino para iniciar propiamente el proceso de negociación. Finalmente, en esa etapa dio inicio el trabajo de los grupos de medidas sanitarias y fitosanitarias y de cooperación.

Una vez definidos los parámetros básicos en que se desenvolvería la negociación, arrancó la segunda etapa del proceso. En ella los países se concentraron, precisamente, en la discusión y análisis de sus propuestas, en el replanteamiento de algunas de ellas, en la evolución de alternativas de soluciones, en fin en el proceso de negociación misma y, en consecuencia, en la búsqueda y encuentro de acuerdos. El proceso no fue sencillo y el avance fue lento al inicio, acelerándose más hacia la séptima y en especial, la octava ronda de negociación. Mientras las partes acercaban sus posiciones en ciertos temas, a la vez quedaban más en evidencia las áreas de desacuerdo en ciertos aspectos textiles, propiedad intelectual, servicios y otros. Dos nuevos temas ocuparon la atención de las partes durante esta etapa, a saber, la forma en que se aplicaría el CAFTA-DR, en el sentido de si este instrumento regiría las relaciones entre Estados Unidos y cada país de la región o también entre los países centroamericanos, y la posibilidad de la incorporación de nuevos países al acuerdo, en particular de República Dominicana.

El proceso de cierre se constituyó en la tercera etapa de la negociación. A tales efectos, las partes redoblaron sus esfuerzos por avanzar a través de una serie de reuniones técnicas y de nivel ministerial. Ellas permitieron dar inicio a la novena ronda con acuerdos alcanzados en los capítulos de medidas sanitarias y fitosanitarias, obstáculos técnicos al comercio, salvaguardias, administración aduanera y facilitación del comercio, inversión, comercio electrónico y compras del sector público. Así mismo, se encontraban muy avanzados los capítulos de trato nacional, régimen de origen y procedimientos aduaneros, servicios, servicios financieros, disposiciones institucionales, laboral y ambiental. Los aspectos que presentaban mayor discusión en la parte normativa se ubican en agricultura, textiles, propiedad intelectual y solución de controversias. Por su parte, en materia

de acceso a mercados, se llegaba con acuerdo en la desgravación arancelaria en el sector industrial y en el sector agrícola, excepción de los productos sensibles; con avances significativos en el campo de normas de origen; y con diferencias importantes en la definición de las condiciones de acceso de los productos agrícolas sensibles y textiles, así como los anexos de servicios e inversión y los de cobertura de compras del sector público. El 17 de diciembre de 2003, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, y Estados Unidos daban por concluida su tarea, mientras que la delegación costarricense se regresaban a su país para retomar el proceso de negociación con Estados Unidos unas semanas después. El 25 de enero de 2004 concluyó la negociación del CAFTA-DR entre Costa Rica y Estados Unidos. De acuerdo, los países avanzaron en la revisión legal y cotejo ligístico del acuerdo, así como en las reuniones de negociación para la incorporación de la República Dominicana. El CAFTA-DR fue firmado con la participación de los siete países parte el 5 de agosto de 2004.

2.1 Rondas de Negociación

En la siguiente tabla se encuentra detallado el lugar de las rondas y fechas de las mismas:

Tabla 2: Rondas de Negociación

	Ubicación	Fechas
I Ronda	San José, Costa Rica	27-31 de enero de 2003
II Ronda	Cincinnati, Estados Unidos	24-29 de febrero de 2003
III Ronda	San Salvador, El Salvador	31 de marzo-4 de abril de 2003
IV Ronda	Guatemala, Guatemala	12-16 de mayo de 2003
V Ronda	Tegucigalpa, Honduras	16-20 de junio de 2003
VI Ronda	Nueva Orleans, Estados Unidos	28 de julio-1ro de agosto de 2003
VII Ronda	Managua, Nicaragua	15-19 de septiembre de 2003
VIII Ronda	Houston, Estados Unidos	20-24 de octubre de 2003
IX Ronda	Washington, Estados Unidos	8-12 de diciembre de 2003

Tabla de Elaboración Personal

Fuente: Página Oficial de la Secretaria de Integración Centroamericana www.sica.int

La Primera Ronda del Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica y Estados Unidos se realizó en San José de Costa Rica y durante esta ronda, luego de cinco días de reuniones, los Jefes de Delegación de los países participantes de la negociación manifestaron en Conferencia de Prensa su satisfacción por el desenvolvimiento de esta Primera Ronda de Negociación en la cual se realizó una revisión de los tratados existentes de la región.

La II ronda de negociaciones del Tratado se llevó a cabo en la ciudad de Cincinnati, Estados Unidos. Las delegaciones se avocaron en esta ronda a conocer la propuesta de los Estados Unidos en la mayoría de los temas de discusión, para presentar su contrapropuesta en la III Ronda. Estados Unidos presentó propuestas sobre disciplinas sustantivas € Tabla de Elaboración Personal al, Administración aduanera, reglas de origen, medidas sanitarias y fitosanitarias y normas técnicas, propiedad intelectual, compras del sector público, servicios, servicios Financieros, comercio electrónico, inversión, entrada temporal, solución de Controversias, disposiciones institucionales.

La III ronda de negociación del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Centroamérica y Estados Unidos tuvo lugar en San Salvador. En esta ocasión se reunieron cada uno de los cinco grupos de negociación establecidos y se reunió el grupo de trabajo sobre cooperación. Las Partes continuaron el intercambio de información sobre su respectiva legislación, incluyendo información estadística y comercial. Centroamérica presentó propuestas y contrapropuestas sobre las disciplinas sustantivas en las diversas áreas de negociación.

La IV ronda de negociación tuvo lugar en Ciudad Guatemala en esta ocasión se reunieron cada uno de los cinco grupos de negociación establecidos. El grupo de trabajo sobre medidas sanitarias y fitosanitarias programó su reunión para el día 4 de junio en Managua, Nicaragua ya que los negociadores de algunos de los países se encontraban en esa semana atendiendo compromisos en otros foros comerciales.

Tanto Centroamérica como los Estados Unidos presentaron sus respectivas ofertas de acceso en el área de bienes, incorporando tanto la presentación de una primera oferta en materia de desgravación arancelaria como la presentación de la primera oferta en reglas de origen específicas para prácticamente la totalidad de los capítulos del universo arancelario. Asimismo, Centroamérica presentó propuestas y contrapropuestas sobre las disciplinas sustantivas en diversas áreas de negociación tales como salvaguardias generales, textiles, algunos temas de propiedad intelectual (marcas, patentes y datos de prueba) y entrada temporal de personas de negocios.

La V ronda de negociación tuvo lugar en Tegucigalpa, Honduras, los países sostuvieron una positiva discusión sobre la base de segunda oferta de acceso a mercados intercambiada previamente en el área de bienes. Asimismo, discutieron las ofertas en materia de reglas de origen específicas, incluyendo las del sector textil. Por otro lado, Centroamérica presentó contrapropuestas nuevas en los temas laboral y ambiental, a efectos de responder a las propuestas planteadas por Estados Unidos en la IV ronda de negociación, así como en el tema de observancia de los derechos de propiedad intelectual.

La VI ronda de negociación tuvo lugar en Nueva Orleans, Estados Unidos, se reunieron nuevamente los cinco grupos de negociación establecidos y asimismo, se reunió el grupo de trabajo sobre cooperación y el grupo de trabajo sobre medidas sanitarias y fitosanitarias. Los países sostuvieron una positiva discusión en materia de acceso a mercados y de reglas de origen específicas. En la primera de estas áreas Estados Unidos asistió a la ronda de negociación con una posición más flexible en relación con los productos de su interés y en el área de reglas de origen específicas se logró acordar poco menos del 50% del total a negociar. Además, se continuó con la negociación de los capítulos del acuerdo sobre la base de las propuestas y contrapropuestas de las Partes. En particular, cabe destacar que se logró concluir la discusión en dos capítulos del tratado, a saber, comercio electrónico y facilitación del comercio.

La VII ronda de negociación del Tratado de tuvo lugar en Managua, Nicaragua durante la semana del 15 al 19 de setiembre del 2003. Se reunieron los cinco grupos de negociación establecidos y el grupo de trabajo sobre cooperación y el grupo de trabajo sobre medidas sanitarias y fitosanitarias. Se logró acordar los criterios que orientaron la discusión en el caso de aquellos productos que estén sujetos a un contingente arancelario. En materia textil se obtuvieron importantes logros ya que Estados Unidos aceptó en esta ocasión incluir dentro de la lista de escaso abasto un 65% de los productos originalmente propuestos por Centroamérica en dicha lista.

La VIII ronda de negociación tuvo lugar en la ciudad de Houston, Estados Unidos, en esta ocasión se reunieron los grupos de negociación de: acceso a mercados, servicios e inversión, compras del sector público y propiedad intelectual y laboral y ambiental. El grupo de solución de controversias y disposiciones institucionales no celebró su reunión dados inconvenientes de fuerza mayor por parte del delegado de los Estados Unidos, pero la misma será reprogramada para la segunda semana del mes de noviembre. Asimismo, se reunió el grupo de trabajo sobre cooperación y el grupo de trabajo sobre medidas sanitarias y fitosanitarias.

La IX ronda de negociación tuvo lugar en la ciudad de Washington Estados Unidos, se reunieron las cinco mesas de negociación y los dos grupos de trabajo. Precisamente, la mesa de acceso a mercados empezó la discusión de la oferta agrícola, así como la mejora en el acceso para los bienes que no tienen libre ingreso al mercado estadounidense como son el caso del azúcar, carne bovino y lácteos, entre otros temas. Por su parte, la mesa de servicios e inversión inició las negociaciones sobre el texto de servicios y la revisión de los anexos. (Para ver un resumen del contenido del tratado ir al Anexo I).

3. Grupos Sensibles al tratado

Para llevar a cabo un proceso adecuado de identificación del impacto, debe clarificarse cuál es la expectativa que existe sobre el impacto esperado. Muchas veces, la expectativa misma es el principal obstáculo para poder identificar, comprender y asumir el impacto de una acción. Por ello, Consideramos que debe hacerse una breve revisión acerca de las expectativas esbozadas alrededor del DR-CAFTA, a partir del trabajo realizado por Pira (2005), el cual los clasificó por grupos:

3.1 Grupo apologético

El grupo apologético es el de los entusiastas por el DR-CAFTA, incluso previo a la conclusión de las negociaciones y tener claras a cabalidad las condiciones del acuerdo comercial. Este tipo de posiciones se ha vinculado con cámaras empresariales como la Asociación Guatemalteca de Exportadores (Agexport), en ese sentido, y la American Chamber of Commerce of Guatemala (Amcham).

En este grupo sobresalen los siguientes:

- a) Importadores, y sus clientes, quienes veían la posibilidad de comprar productos a precios menores, debido a la eliminación de los aranceles o la ampliación de los contingentes arancelarios.
- b) Exportadores, como los azucareros, que vieron incrementada su cuota de acceso al CAFTA-DR.
- c) Exportadores, como los de vestuario y textiles, que pudieron ampliar los beneficios que obtenían a partir del la Iniciativa de la Cuenca del Caribe (ICC).
- d) Exportadores de productos agrícolas, que lograron una mayor estabilidad en las reglas de exportación, tanto en materias fitosanitarias, como en la estabilidad de los beneficios, los cuales eran inestables en la ICC, debido al carácter unilateral de dichas concesiones.

- e) Cámara de la Industria
- f) Cámara de Comercio de Guatemala
- g) Académicos y población en general que son partidarios del libre comercio.

Debe recordarse cuál era la situación previa a la negociación del DR-CAFTA y por la cual muchos exportadores que se beneficiaban de la Iniciativa de la Cuenca del Caribe, eran entusiastas de la propuesta del acuerdo comercial:

En la negociación con los Gobiernos centroamericanos, Estados Unidos tuvo como un elemento fundamental para convencerlos a aceptar sus propuestas. Dicha elemento fue que los beneficios otorgados por las leyes mediante las cuales se puso en vigor la Iniciativa par de la Cuenca del Caribe vencían en 2008. Estados Unidos tuvo buen cuidado de anunciar a sus colegas centroamericanos que no estaba en disposición de renovarlos. En otras palabras, aceptar el CAFTA significaba darle permanencia a los beneficios de que ya se gozaba.

3.2 Grupo de los resignados

Este grupo considera que el TLC tendrá un impacto negativo en la economía de los guatemaltecos, pero la alternativa de no firmarlo es peor. Según el mismo Pira, esta posición se ve expresada en el siguiente texto de Edelberto Torres:

“Quedarnos fuera es tan malo como estar dentro. Que quede claro que las asimetrías entre ambos países y los mercados de ambos son brutales. No hay más remedio que aprobarlo, pero con un Estado que sea competente, que aplique las medidas preparatorias para que no nos perjudique tanto. En definitiva es como el abrazo de un oso, un abrazo de amigo, pero que es tan fuerte que nos quiebra en dos. Aunque dicen que es una oportunidad, la asimetría hace que no podamos aprovecharla” (Guerra Borges, 2006, p.251).

- a) Grupos Organizados de Productores Agropecuarios.
- b) Cámara del Agro.
- c) Cámara de Productores de Leche.
- d) La Asociación Nacional de Avicultores (Anavi)
- e) La Asociación Guatemalteca del Arroz (Arrozgua)

3.3 Grupo ecléctico

Este grupo se caracteriza por compartir el tono crítico del grupo anterior, pero desde una postura que permite la posibilidad de lograr resultados positivos. Se considera que las consecuencias, positivas o negativas del DR-CAFTA, dependerán finalmente de: cómo se negoció; el alcance de la agenda de acompañamiento; los esfuerzos y actitudes de los grupos empresariales, laborales y del resto de la población para realizar las reformas necesarias para aprovechar y expandir los beneficios del Tratado y minimizar sus perjuicios. Se considera que este grupo está integrado por investigadores y académicos dedicados al estudio de la economía. A continuación mostramos algunos ejemplos:

- a) Plataforma agraria
- b) Sindicatos
- c) Ambientalistas
- d) Académicos y población en general que se oponen al libre comercio.

CAPITULO IV

SISTEMA PORTUARIO NACIONAL DE GUATEMALA

El sistema Portuario Nacional es un sector que cuenta con 4 puertos y un sistema de Boyas. De estos dos puertos, El Puerto de Santo Tomás de Castilla, y el de Puerto Barrios se encuentran ubicados en la Costa Atlántica a 308km de la Ciudad de Guatemala. Los otros dos restantes, Puerto Quetzal y Puerto de Champerico así como el Sistema de Boyas de San José se encuentran localizados en la Costa del Pacífico 110km de la Ciudad de Guatemala.

La posición geográfica de Guatemala resulta estratégica para el transporte y el comercio marítimo, dada su cercanía a los mercados más grandes como el de los Estados Unidos de América y el de México. De igual forma, se encuentra a distancias accesibles hacia mercados de los países centroamericanos.

Gráfico 2: Sistema Portuario Nacional



Fuente: Edy García, Comisión Portuaria Nacional (2009)

1. Características de un puerto

Para la mayor comprensión del Sistema Portuario Nacional es necesario conocer los componentes principales de los puertos, su infraestructura y sus principales actividades. Un puerto es un lugar natural o artificial apto para deparar abrigo suficiente del agua y del viento a los buques. Los puertos son puntos de partida, puntos de llegada y puntos de escala en el transporte acuático en general (Segovia, 2007). Salvo en el caso del transporte interno en aguas continentales (vías fluviales, canales y lagos dentro de un mismo país), los puertos generalmente cumplen funciones de frontera entre países, por lo que a sus funciones económicas se añaden funciones político-administrativas y de defensa nacional. Para que cumpla con sus funciones económicas, un puerto debe tener instalaciones y equipamiento adecuados para todas las operaciones en tierra necesarias para el transporte acuático. Según Segovia (2007) y Aspéro (2007) podemos identificar los principales componentes y operaciones básicas de los puertos:

1.1 Infraestructura

Las principales instalaciones fijas del transporte acuático en general son:

- Puertos acuáticos y similares con sus componentes y dependencias, accesos terrestres y acuáticos y conexiones intermodales en costas marítimas, fluviales, lacustres y en canales artificiales. (muelles marginales- a orillas del mar, espigones- que se adentran en los espacios del mar).
- Ductos submarinos, principalmente oleoductos y gasoductos, sus instalaciones y componentes, así como sus conexiones terrestres.
- Sistemas de señalizaciones marítimas y costeras, tales como boyas y faros.
- Sistemas de comunicaciones entre tierra y buques.

1.1.1 Componentes estructurales

- Elementos externos de protección naturales y artificiales: diques, rompeolas, escolleras, mangas, etc.
- Vías acuáticas de acceso directas (bocanas) o indirectas (canales y otras obras que exigen dragado).
- Elementos internos del puerto: antepuerto y rada; lugares de fondeo, amarre y atraque (fondeaderos, cuerpos muertos flotantes o fijos de amarre, muelles, malecones y terminales); dársenas³; medios de fijación a tierra de los buques; medios de señalización (balizas, boyas, faros, etc.)
- Explanadas y zonas de carga, descarga, trasbordo y almacenamiento de mercancías (silos, depósitos de líquidos y gases, almacenes frigoríficos, pontones y almacenes flotantes, zonas de espera de contenedores, etc.), zonas de embarque y desembarque de pasajeros y tripulantes y zonas de aproximación.
- Maquinaria y equipos de carga, descarga, trasbordo y manejo de mercancías y de acceso para pasajeros y tripulantes a / de los buques: grúas, rampas, carretillas, remolques, elevadores, impulsores, aspiradores, etc.
- Estación marítima y oficinas administrativas
- Instalaciones y equipamiento de los servicios conexos y complementarios, apropiados para las operaciones de defensa, seguridad, migración y controles sanitarios, inspecciones aduaneras, almacenamiento, estiba y recuento, suministros de agua, hielo,

³ Parte más resguardada de un puerto usada para tareas de carga, reparación o desguace de los barcos.

combustibles y lubricantes, vituallas, bomberos, salvamento marítimo, maniobras de aproximación atraque y desatraque, etc.

- Instalaciones y equipamiento apropiadas para la reparación y el mantenimiento del puerto y su equipamiento y de los buques.
- Instalaciones y equipamiento de regulación del tráfico marítimo y de comunicaciones tierra- tierra y tierra –buque (en puerto y navegando).
- Accesos y conexiones intermodales: accesos terrestres de otros medios de transporte (ferrocarril y transporte rodado), aparcamientos, etc.

1.2 Clasificación de los puertos

Para María Segovia (2007) se puede clasificar a los puertos de la siguiente forma:

- Según la naturaleza del medio acuático.
- Según grado de intervención humana.
- Función e impacto económico.
- Según la titularidad de su gestión.
- Según su tráfico.

1.2.1 Según la naturaleza del medio acuático

- **Marítimos:** Conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera del mar, reúne las condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones portuarias y sea utilizado para el desarrollo de estas actividades por la administración competente (Osorio, 2006.p 385).
- **Lacustres:** Lugar situado sobre la ribera de un lago navegable, adecuado y acondicionado para las actividades portuarias.

- **Fluviales:** Lugar situado sobre la ribera de una vía fluvial navegable, adecuado y acondicionado para las actividades portuarias.

1.2.2 Según el grado de intervención humana

- **Naturales:** Estos son los que reúnen condiciones originales de protección y calado⁴ adecuados, aunque haya tenido que ser mejorados y acondicionados en su infraestructura. La mayoría de los puertos naturales importantes han sido mejorados con el dragado de canales para facilitar el paso de los barcos (Osorio, 2006.p 348).
- 2. Artificiales:** Estos puertos se realizan en los litorales que carecen de abrigos naturales, los puertos se construyen rodeando una zona de agua con malecones que forman una dársena artificial. En la construcción de un puerto artificial se colocan muros de grandes dimensiones, o rompeolas mediante la descarga de rocas que se cubren después con una capa de pesados bloques de hormigón, para evitar la erosión del dique rompeolas por el agua.

1.2.3 Función e impacto económico

Para Segovia (2007) de acuerdo a su impacto económico se pueden clasificar de la siguiente manera:

- De interés general (foreland)
 - De interés local (hinterland)
 - De interés particular (empresas específicas)
-
- **De interés general (foreland):** Son puertos en el cual el área complementaria de un puerto se encuentra conectada a éste por barco, es decir, al conjunto de áreas desde donde se atraen las importaciones y se

⁴ Se refiere a la profundidad sumergida de un barco en el agua, esta profundidad es necesaria para que un barco pueda atracar, la profundidad va desde 9 metros hasta 21 metros para los barcos más grandes.

distribuyen las exportaciones. En un sentido más amplio puede aplicarse al conjunto de territorios (ciudades, comarcas, regiones...) con los que se encuentra conectado otro territorio (Osorio, 2006 p. 415).

- **De interés local (*hinterland*):** El *hinterland* es un territorio o área de influencia. Este concepto se aplica específicamente a la región interna situada tras un puerto, donde se recogen las exportaciones y a través de la cual se distribuyen las importaciones (Osorio,2006. p 415).
- **De interés particular (*empresas específicas*):** se especializan en algún producto específico, por ejemplo las terminales especializadas o en el caso de Guatemala Puerto Barrios cuyo principal producto es el Banano (Osorio,2006 p. 415).

1.2.4 Según la titularidad de su gestión

- **De gestión estatal directa:** En el que el puerto es de propiedad Estatal. En Guatemala no hay un puerto de gestión estatal directa.
- **De gestión estatal indirecta:** En el que el puerto es de propiedad estatal y la concesión administrativa de la explotación portuaria, se delega a una o varias empresas privadas bajo control estatal, como Puerto Quetzal en Guatemala está bajo la titularidad de Empresa Portuaria Quetzal y la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomas de Castilla (EMPRONAC).

1.2.5 De gestión privada: Propiedad privada del puerto o propiedad estatal con concesión administrativa de la explotación portuaria a una o varias empresas privadas, sin control estatal. Como Puerto Barrios,-

1.2.6 Según su tráfico

- **Generales:** que son los que realizan todo tipo de actividades portuarias

- **Especializados:** puertos pesqueros, deportivos, terminales de líquidos; terminales de gases, terminales de granel sólido, etc. Como Boyas San José la cual es una terminal especializada de granel líquido.

1.3 Operaciones Básicas

Para Segovia (2007) las operaciones básicas que realiza son las siguientes:

- Embarque, desembarque y trasbordo de pasajeros y tripulantes de los buques.
- Carga, descarga y trasbordo de mercancías en / de los buques.
- Almacenamiento y estiba de las mercancías en tierra y estiba en los buques.
- Conexiones intermodales y accesos terrestres ⁵.
- Servicios complementarios al transporte marítimo (aproximación, atraque y desatraque, comunicaciones tierra – buques, abastecimiento, reparación y mantenimiento de buques, etc.)
- Servicios conexos al transporte marítimo (seguridad, defensa, migración, aduanas, sanidad animal, vegetal y alimentaria, salud pública, salvamento marítimo, prevención y control de incendios, etc.)

⁵ El sistema Intermodal se desarrolla a través de Sistemas de Transmisión de información entre los modos de transporte, los puertos y las terminales (EDI). Cada modo tiene su sistema de Responsabilidad, el integrador intermodal coordina la cadena, usando los seguros de los modos. El usuario asegura sus cargas y en su caso reclama al modo de transporte. La unidad de transporte es principalmente el Contenedor.

1.3.1 Operaciones de carga de mercancías

Estas operaciones implican manipulaciones y sistemas en funcionamiento que culminan con la salida del buque cargado del puerto en que está atracado. Las principales son:

- Acceso de los vehículos terrestres cargados (ferrocarril, vehículos rodados, ductos) al recinto portuario.
- Traslado del vehículo cargado o de la carga al lugar de inspección y de almacenamiento, si la inspección y / o el embarque de la carga incluye un tiempo de espera.
- Traslado de la carga al muelle de embarque.
- Inspección y trámites de salida de la carga.
- Carga y estiba del buque: introducción de la carga a bordo desde el muelle, desde otro buque o almacén flotante o ducto o directamente desde el vehículo terrestre (o embarque del vehículo terrestre cargado) y su colocación dentro de los lugares designados para ello, en forma apropiada para la seguridad de la carga y de la navegación.
- Desatraque del buque (con o sin remolcadores) y salida del puerto (con o sin práctico).

1.3.2 Operaciones de descarga de mercancías

- Entrada del buque a puerto (con o sin práctico).
- Atraque del buque (con o sin remolcador).
- Desestiba de la carga (manipulación de la carga a bordo) y descarga al muelle, a otro buque, a almacén flotante, a ducto o directamente a vehículo

terrestre situado a costado del buque (o desembarque del vehículo terrestre cargado).

- Inspección y trámites de entrega.
- Almacenamiento en puerto, si es necesario un tiempo de espera para conexión con otra ruta marítima o con transporte terrestre.
- Inspección de aduanas, seguridad y/o, sanidad de la carga y de migración de la tripulación que desembarca, si corresponde.
- Carga y estiba en vehículos terrestres o ductos.
- Salida terrestre del recinto portuario.

La eficiencia productiva o rendimiento de la rada de un puerto es la cantidad y tipo de buques que pueden fondear en ella simultáneamente, teniendo en cuenta que cada buque ocupa un determinado espacio físico compuesto por su propia superficie y por la superficie generada por la distancia a guardar entre éste y los demás buques a esto se le denomina “Sitios de Atraque.”

2. Puerto Santo Tomás de Castilla

Está ubicado en el litoral Caribe, a 295 Kms. de la Ciudad Capital. Desde sus inicios en 1955, opera bajo un régimen estatal. El personal de operaciones incluyendo la estiba pertenece al Puerto; fija tarifas aprobadas por Acuerdo de Gobierno.

El muelle es de tipo marginal y tiene facilidades para manejo de portacontenedores, furgones, carga general, gráneles líquidos, gráneles sólidos, tanques, cruceros, gaseros, barcazas, frigoríficos, Ro-Ro⁶ y buques de carga distintos de los anteriores. Las instalaciones de atraque están conformadas por 6

⁶ **RO-RO** es un acrónimo del término inglés **Roll On/Roll Off**, con el cual se denomina a todo tipo de buque, o barco, que transporta cargamento rodado, tanto automóviles como camiones.

sitios de atraque de 152 metros cada uno con un ancho de plataforma efectiva de trabajo de 30 metros, lo cual significa 2.74 hectáreas de plataforma de muelle. Los sitios de atraque son multipropósito, sin embargo algunos de ellos se orientan a cierto tipo de buques.

Grafico 3: Complejo Portuario Santo Tomás de Castilla



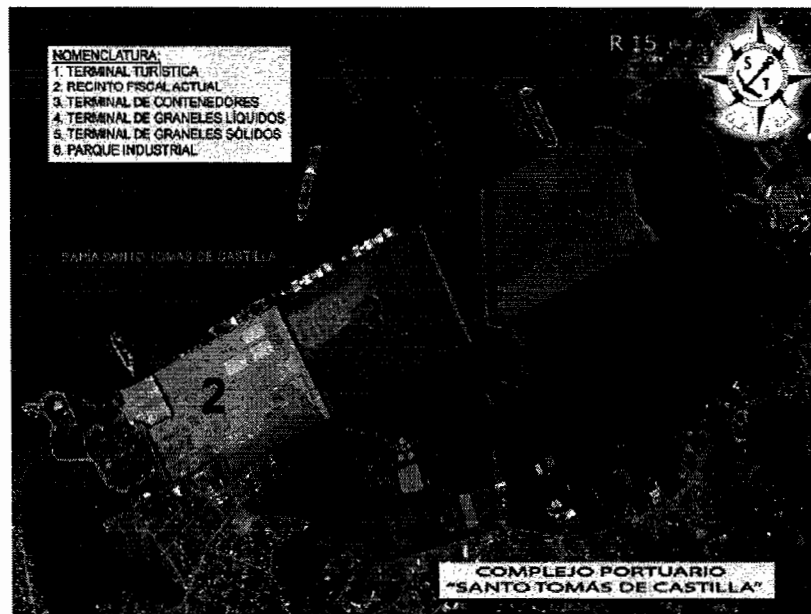
Fuente: Edy García, Comisión Portuaria Nacional (2009)

El acceso vía marítima es a través de un canal de acceso en la bahía de Santo Tomás con una longitud de 10,700 metros conectado a una dársena de operaciones que tiene un área de maniobra para los buques de 677,640 metros cuadrados. El calado en el canal de acceso y en la dársena de operaciones es de 11 metros. Al costado de los sitios de atraque el calado se reduce a 9.50 metros.

El puerto cuenta con áreas de almacenamiento para contenedores (refrigerados, secos) llenos y vacíos, así como áreas para almacenamiento de vehículos. Las áreas de almacenamiento de contenedores también son utilizadas para contenedores de transbordo y de re-estiba cuyo tiempo de almacenamiento es relativamente corto. Se cuenta con una rampa y área cubierta propia para el vaciado de contenedores para revisiones de la Superintendencia de

Administración Tributaria (SAT). Existe también un patio para parqueo de camiones cargados con contenedores que son retirados del recinto portuario y que deben esperar turno para la revisión de la SAT. Las diferentes áreas de almacenamiento tienen las siguientes dimensiones:

Gráfico 4: Terminales de Puerto Santo Tomás de Castilla



Fuente: Edy García, Comisión Portuaria Nacional (2009)

Existen otras áreas de almacenamiento contiguo al recinto portuario, una de ellas para contenedores de exportación y parqueo de camiones, administrado por la Cia. Sea-Land Maerks, un área de almacenamiento de gas administrada por Terminales de Gas S. A. y un área para almacenar carbón a granel.

3. Terminal Portuaria Puerto Barrios

Gráfico 5: Terminal Portuaria Puerto Barrios



Fuente: Edy García, Comisión Portuaria Nacional (2009)

El muelle es de concreto del tipo espigón y maneja carga contenedorizada, carga general, gráneles líquidos y gráneles sólidos tanto en carga como en descarga. Los tipos de buque que puede atender son: cruceros, granel sólido, portacontenedores, tanques, gaseros, barcazas, frigoríficos, carga general, roll on - roll off y buques de carga distintos de los anteriores.

El puerto se encuentra ubicado en el litoral del Mar Caribe de Guatemala. Las instalaciones de atraque están conformadas por un muelle de espigón de 303.36 metros de largo y un ancho de 15.21 metros. Lo angosto del muelle, se debe a que el mismo era el puente de acceso al muelle original de Puerto Barrios que, como consecuencia del terremoto de Febrero de 1976, colapsó y se hundió en el mar dejando a la vista solamente el puente de acceso que ahora es utilizado como muelle después de haber sido reparado apropiadamente.

El acceso por vía marítima este acceso es a través del canal de acceso al puerto Santo Tomás de Castilla. La bahía Amatique se utiliza como área de fondeo. El calado en los sitios de atraque tanto sur como norte es de 9.50 metros.

El puerto cuenta con áreas de almacenamiento para contenedores (refrigerados, secos) llenos y vacíos, así como áreas para almacenamiento de vehículos. Las áreas de almacenamiento de contenedores también son utilizadas para el almacenamiento de contenedores de re-estiba cuyo tiempo de almacenamiento es relativamente corto y durante el período de operación de los buques que requieren este servicio. Se cuenta con una rampa y área cubierta propia para el vaciado de contenedores para revisiones de la SAT y otro para revisiones de Secretaría de Análisis e Información Antinarcóticos (SAIA). Existe también un patio para parqueo de camiones cargados con contenedores que son retirados del recinto portuario y que deben esperar turno para la revisión de la SAT.

Gráfico 6: Muelle de Puerto Barrios



Fuente: Edy García, Comisión Portuaria Nacional (2009)

Existen otras tres áreas de almacenamiento de contenedores de exportación fuera del recinto portuario, dos de ellos específicamente para aquellos de la compañía DOLE y uno propio de COBIGUA. En estas áreas también se almacenan contenedores vacíos de desembarque.

Para realizar el servicio de embarque y desembarque de mercancías, el puerto cuenta con personal de operaciones quien dirige, planifica y supervisa el trabajo operacional. Empresas privadas de estiba realizan las operaciones de manipulación a bordo.

Tres empresas privadas de transporte realizan la transferencia de la carga del costado del buque hacia los patios de almacenamiento y viceversa. Para la manipulación de la carga en los patios, se utilizan cargadores frontales propiedad del puerto o de las mismas compañías privadas, que son operados por personal de sus respectivos propietarios. Y también estas empresas proporcionan los servicios de montacargas requeridos para el vaciado y llenado de contenedores en la rampa de revisión de la SAT, la manipulación de vehículos y su despacho y para servicio de las cuadrillas al costado de los buques.

4. Empresa Portuaria Quetzal

Se encuentra ubicado en el litoral Pacífico; a 98 Kms de la Ciudad Capital, es estatal, sin embargo desde sus inicios en 1983 utiliza con todo éxito un sistema mixto al autorizar a particulares la prestación de ciertos servicios al buque y la carga con tarifas fijadas por la Empresa y aprobadas por Acuerdo de Gobierno.

El muelle principal es del tipo marginal y los buques que atiende son: granel sólido, porta-contenedores, tanque, gasero, barcaza, frigoríficos, carga general, roll on - roll off, cruceros y buques de carga distintos a los anteriores. Puerto Quetzal es, por el volumen de carga que moviliza, uno de los principales puertos de la República de Guatemala. El puerto es administrado por la Empresa Portuaria Quetzal. El complejo portuario cuenta con 835.15 Hectáreas, divididas en 10 zonas, las cuales se manejan con fines comerciales que están a disposición de

entidades interesadas en desarrollar proyectos relacionados con actividades portuarias. Su estratégica ubicación geográfica le permite prestar servicios principalmente a la Cuenca del Pacífico y Costa Oeste del Continente Americano y por su cercanía al canal de Panamá se conecta con el resto del mundo. Cuenta con infraestructura moderna, maquinaria, equipo e instalaciones especializadas, para ofrecer servicios portuarios completos, competitivos costos de operación, extensa área para desarrollo comercial e industrial y acceso a la riqueza turística del país. Las instalaciones de atraque están conformadas por un muelle comercial marginal, un muelle auxiliar de espigón, un muelle de servicios o enlace, una Terminal de cruceros, una Terminal de carbón y una Terminal de gas. El muelle comercial consta de 4 atracaderos para manipular carga general, graneles sólidos y contenedores. La profundidad de este muelle es de 11 metros bajo y su longitud es de 810 metros (cada atracadero de 202.5 metros).

Gráfico 7: Puerto Quetzal



Fuente: Edy García, Comisión Portuaria Nacional (2009)

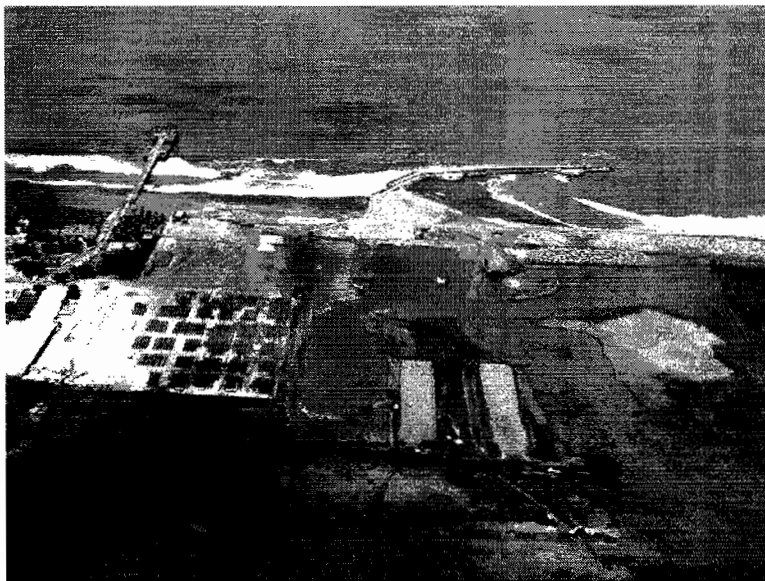
5. Boyas San José

Está situado en la costa del Pacífico, en mar abierto a 13° 55' latitud norte y 90° 50' longitud oeste. Consiste en un muelle de espigón de 150 metros de longitud y profundidad de 9 metros. Actualmente se encuentra inhabilitado para el tráfico marítimo, únicamente opera un campo de boyas para el amarre de buques tanques para el manejo de gráneles líquidos con una profundidad de 9.00 metros.

6. Puerto Chámperico

Está situado en la costa del Pacífico, en mar abierto, conectado a la red vial del país, es un puerto de gabarras. Consta de un muelle de espigón de 150 metros de largo, con profundidad máxima de 4 metros. Su administración está a cargo de la Empresa Portuaria Nacional de Champerico.

Gráfico 8: Puerto de Champerico



Fuente: Edy García, Comisión Portuaria Nacional (2009)

7. Comisión Portuaria Nacional

Es una entidad pública de servicio al sector marítimo- portuario creada por Acuerdo Gubernativo del 10 de Marzo de 1972, modificado por Acuerdo Gubernativo del 6 de Abril de 1972 y Acuerdo Gubernativo No. 774-83 el 19 de octubre de 1983. Se vincula funcionalmente con el Organismo Ejecutivo a través del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

En su portal virtual se encuentran las funciones principales: coadyuva con los puertos y otras instituciones vinculadas al sector transporte por medio de asesoría, asistencia técnica, capacitación y acciones de gestión, coordinación y enlace, al logro de un funcionamiento eficiente de los procedimientos y operaciones de apoyo al comercio exterior. La capacidad técnica de la organización descansa en recurso humano de reconocida solvencia profesional en gestión, organización, dirección, administración y operación de puertos y capacitación portuaria; su infraestructura logística le posibilita mantener presencia permanente y oportuna en los puertos mediante asistencia técnica y actividades de capacitación. Ha conquistado una imagen de confianza y aprecio institucional a nivel nacional en base a sus esfuerzos y actuaciones en pro del desarrollo portuario del país. Por otra parte su presencia en el concierto portuario internacional, con criterio, seriedad y responsabilidad en sus actuaciones, le ha valido el reconocimiento de puertos de otros países y de asociaciones y agencias especializadas en temas marítimo- portuarios en el nivel internacional.

8. Logística y competitividad Portuaria

8.1 Definiciones

Se entiende como “proceso estratégico de administrar el traslado y almacenaje de materiales, repuestos e inventario de producto terminado por el proveedor, desde instalaciones propias, hasta las del cliente” (Yon Rivera, 2009 IV Congreso Universitario Marítimo Portuario).

La Asociación de Ingenieros en Logística (1974) la define como “Arte y ciencia que se encarga de la administración, ingeniería y actividades técnicas, concernientes a: Requerimientos, Diseño, Abastecimiento y Mantenimiento de recursos para apoyar objetivos, planes y operaciones.” Con estas definiciones entendemos que la logística en el ámbito portuario tiene como principal objetivo llevar la mercancía con su destinatario en el tiempo adecuado. Para ello es necesario entender el ciclo logístico o cadena logística que opera en los puertos de nuestro país:

Gráfico 9: Ciclo Logístico de los Puertos del País.

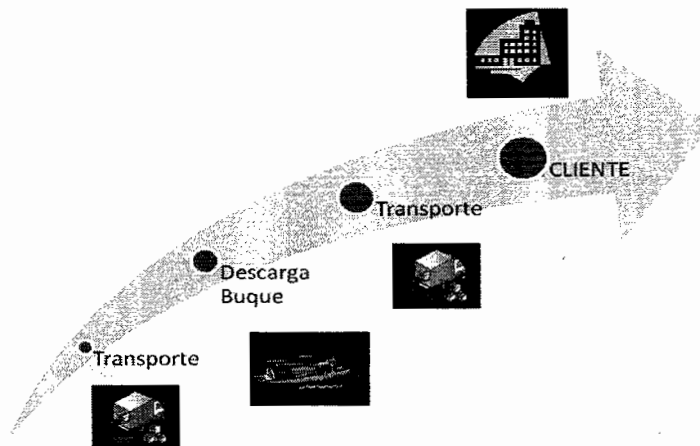


Gráfico de elaboración Personal.
Fuente de Información: Yon Rivera (2008)

8.2 Competitividad

Para Patricia Rojas y Sergio Sepúlveda (2001) la “competitividad” es entendida como “la capacidad de una organización pública o privada, lucrativa o no, de mantener sistemáticamente ventajas comparativas que le permitan alcanzar, sostener y mejorar una determinada posición en el entorno socioeconómico y hace posible la obtención de unos rendimientos superiores a los de aquellos.

8.3 Eficiencia

La definición de “eficiencia Económica” está dada por Vilfredo Pareto (s.f) en la cual se entiende que se es eficiente cuando “se produce al menor costo posible o son “condiciones productivas que proveen el máximo producto con los recursos y la tecnología disponibles.” En otras palabras es el uso racional de los medios con que se cuenta para alcanzar un objetivo predeterminado. Se trata de la capacidad de alcanzar los objetivos y metas programadas con el mínimo de recursos disponibles y tiempo, logrando de esa forma su optimización. La estructura de la logística de los puertos es de la siguiente manera:

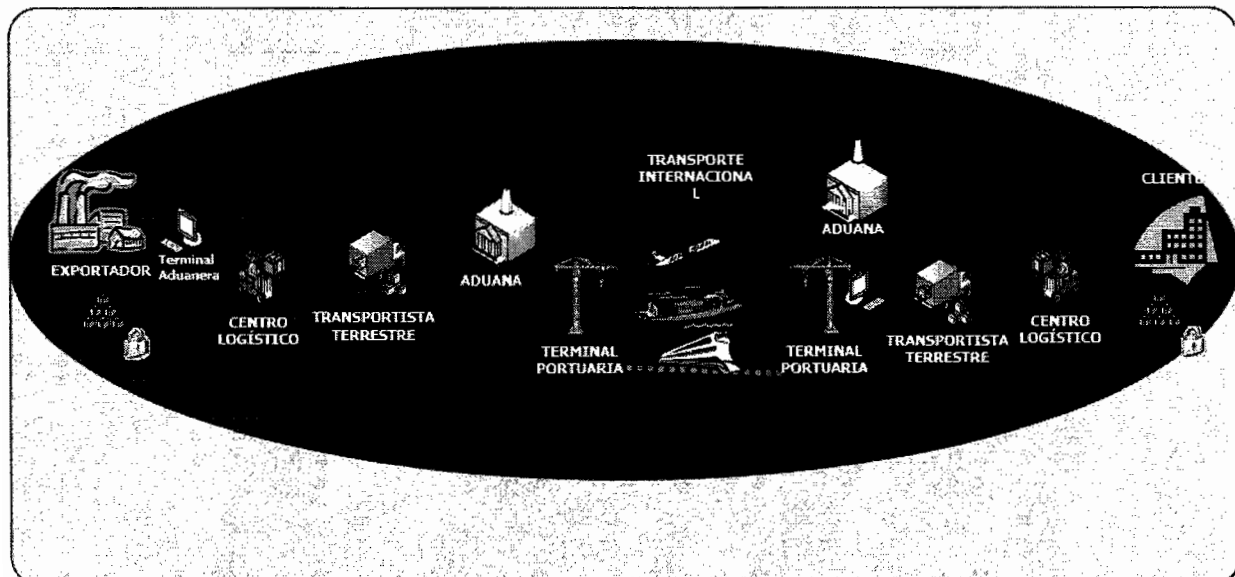
Gráfico 10: Estructura de la Logística en Puertos



Fuente: Yon Rivera (2009)

Los productos se trasladan desde o hacia el extranjero por los puertos marítimos, generando ganancias a trabajadores y empresarios. Además a través de ellos se ponen a disposición del consumidor final, los bienes que demanda. La Cadena logística incluye desde que los productos son exportados, el transporte, las aduanas respectivas de los países receptores y nuevamente el transporte que utilicen en el país receptor para hacerlo llegar al cliente, como se muestra en el siguiente esquema:

Gráfico 11: Esquema del Comercio Exterior por medio de los Puertos.



Fuente: Yon Rivera (2009)

8.4 Indicadores de desempeño logístico

El éxito en la cadena logística repercute en la capacidad de competitividad que tiene la misma. Es decir reducir los costos y tiempo de entrega de las mercancías. Para ello hay que identificar una serie de indicadores para conocer el desempeño logístico de acuerdo a Eduardo Lugo (2009) se pueden clasificar de la siguiente forma:

- Entrega a tiempo y completo
- Exactitud de la orden
- Tiempo de entrega
- Costo como porcentaje de ventas
- Costo por orden
- Índice de orden perfecta

a. Factores internos

- Equipo y procedimiento para acceso
- Procesos de interface con grupos de interés en la cadena de suministros

b. Factores Externos:

- Conexión intermodal
- Hinterland
- Capacidad de las vías de acceso a la terminal

El informe publicado por el Banco Mundial del Índice de Desempeño Logístico 2007 (LPI 2007 por sus siglas en inglés), mide la capacidad de los países de conectarse con los mercados mundiales; se basa en una encuesta de los operadores a fin de identificar los lugares en que es fácil o difícil transportar bienes de un país a otro, introducirlos en instalaciones portuarias o extraerlos de ellas, o trasladarlos más allá de fronteras nacionales proporcionando información

sobre la logística de los países, midiendo el rendimiento a lo largo de la cadena de suministro logístico dentro de un país.

Según informe del Banco Mundial, un LPI alto tiende a generar una oferta exportable más diversificada, constituyendo un instrumento de evaluación interactiva creada para ayudar a los países a identificar los desafíos y oportunidades que enfrentan en su desempeño en la logística comercial y lo que pueden hacer para mejorar su rendimiento. El desempeño logístico es un indicador que relaciona calidad de servicios, con el costo promedio de importar/exportar mercancías, en contenedores o a granel y el porcentaje de mercancías inspeccionadas.

De acuerdo al índice de desempeño logístico del Banco Mundial, Guatemala se ubica en el no. 75 del ranking del Índice de desempeño Logístico como lo muestra la siguiente tabla:

Tabla 3: Índice de desempeño Logístico

LATINOAMÉRICA-RANKING ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO

Ranking	País	Puntuación
32	Chile	3,25
45	Argentina	2,98
54	Panamá	2,89
56	México	2,87
59	Perú	2,77
61	Brasil	2,75
66	El Salvador	2,66
69	Venezuela (Rep. Bol. de)	2,62
70	Ecuador	2,60
71	Paraguay	2,57
72	Costa Rica	2,55
75	Guatemala	2,53
79	Uruguay	2,51
80	Honduras	2,50
82	Colombia	2,50
96	República Dominicana	2,38
107	Bolivia (Est. Plur. de)	2,31
122	Nicaragua	2,21

Fuente: Castro (2010)

9. Principales Factores que influyen en la eficiencia y competitividad Portuaria.

De acuerdo a Julio Yon (2009) podemos clasificarlas de la siguiente forma:

- Generales
- Geoestratégicas
- Comerciales- Económicas
- Técnicas

a. Generales

Estas se refieren a los costos del transporte, los buques y la situación interna del país:

- Disponibilidad del buque adecuado.
- Costo de flete rentable para el armador.
- Costo de flete rentable para el embarcador.
- Situación política.
- Clima Social.

b. Geoestratégicas

Estas se refieren a la ubicación geográfica del puerto y la influencia que esto tiene sobre él:

- Líneas Marítimas de Comunicación (SLOC's).
- Ubicación de puerto con respecto al Mercado de Buques.
- Seguridad a la Navegación.
- Mercado de Buques.
- Seguridad a la Navegación.
- Infraestructura portuaria y vías de comunicación para todo tipo de transporte.
- Comunicación para todo tipo de transporte.

c. Comerciales-Económicas

- Certificación y nivel de seguridad del puerto
- Cercanía de otros puertos más eficientes y más baratos en el área
- Eficiencia y costo de operación en puerto.
- Documentación necesaria para exportación-importación

d. Técnicas

Desempeño interinstitucional en las operaciones portuarias y atención a buques:

- Hinterland de influencia del puerto. (Zona de Influencia)
- Congestionamiento del puerto.
- Facilidades y servicios del puerto.
- Tarifas en concepto de servicios al buque.
- Tarifas en concepto de servicios a la carga.
- Flujo de la carga hacia/ desde el antepuerto.
- Sistema horario de trabajo en puerto.
- Otros costos de operación portuaria.

10. Principales problemas logísticos del sistema portuario nacional

De acuerdo a la Política Portuaria Marítima Nacional (2006) existen varios factores que impiden que los clientes obtener los resultados deseados en sus operaciones de exportación-importación entre ello:

- Excesivo gasto en la administración.
- Ineficiencia en la gestión.
- Déficit de infraestructura.
- Deficiente distribución de beneficios
- Falta de incentivos a la inversión y operación portuaria.
- La obsolescencia del marco legal e institucional.

Estos problemas hacen que los costos del transporte marítimo y portuario se incrementen y se afecte la competitividad y esto genera un impacto negativo, los movimientos portuarios y la inestabilidad de los precios en los servicios ocasiona el desvío de cargas, lo que da como resultado operaciones ineficientes y más costosas.

A esto se suma la falta de coordinación entre las instituciones, aduanas fiscalizadoras y no facilitadoras lo que hace que disminuya la eficiencia portuaria, que es importante para una cadena logística competitiva. De acuerdo al *“Diagnóstico y propuestas para el mejoramiento de los procesos de logística y aduana en la región de Centroamérica y Panamá”* de Marco Castro (2010) podemos identificar ocho problemas principales en la logística de Guatemala:

1. Procedimientos y sistemas

De acuerdo a Castro (2010, p. 39) no se identifican mayores problemas en procedimientos y sistemas en Guatemala. Sin embargo el fortalecimiento institucional es importante, además de una adecuada utilización de los recursos. Se menciona como ejemplo la firma electrónica, cuya ley está en vigor desde hace unos meses pero todavía no se ha incorporado al sistema.

2. Permisos especiales

Los procesos de exportación que requieren permisos fitosanitarios, incluyendo permisos específicos del Ministerio de Agricultura y el Ministerio de Salud tanto para exportación como para importación, son los procedimientos en los cuales se identifican más problemas. Los permisos especiales dependen de otras terceras instituciones, aun con reconocimiento mutuo entre Guatemala, Honduras. Para la obtención electrónica de permisos fitosanitarios las empresas tienen que cumplir algunas condiciones, por ejemplo tienen que contar con la revisión que pide el Ministerio de Agricultura a través del programa de PIPA que es el trabajo de inspección ambiental.

La obtención de los permisos especiales se complica por la falta de comunicación entre instituciones. Se señalan problemas de comunicación entre el Ministerio de Salud y la SAT. El Ministerio de Salud da el aval si están autorizados para su uso, pero la SAT requiere un dictamen dado por el Ministerio de Salud, el cual es revisado por el superintendente. Este proceso puede llevar un mes y se paga por la carga en bodega, así la exoneración no existe porque se termina pagando almacenamiento (Castro, 2010, p. 39)

3. *Institucionalidad de apoyo a MIPYMES*

De acuerdo a Castro (2010, p. 40) los empresarios consideran que las MIPYMES están aisladas, en parte porque dentro de las asociaciones y gremiales tienen un peso importante las grandes empresas, y en parte también porque los empresarios de las MIPYMES no se involucran adecuadamente en las mesas de trabajo, actividades de apoyo y capacitaciones.

Las MIPYMES pueden pagar por pertenecer a gremiales y asociaciones, pero muchas veces están poco informados e incluso no se les motiva de la manera correcta para que tengan una participación activa. Las limitantes de tiempo de los empresarios en las MIPYMES contribuyen a su aislamiento, tienen problemas pero nadie sabe cuáles son dichos problemas.

4. *Falta de información y capacitación de las MIPYMES*

Los empresarios de las MIPYMES necesitan conocer la formulación de sus productos, su porcentaje de materia prima importada, la clasificación arancelaria, etc. Un agente aduanal clasifica un producto donde mejor le parece, y un funcionario fiscal tiene un criterio de pago de impuestos y favorece otra clasificación. Los empresarios pueden ser fortalecidos para conocer mejor los procedimientos en su país y sus mercados destino, los costos de los servicios, la armonización de los sistemas, etc. (Castro, 2010, p. 40).

5. Personal técnico

En el estudio de Castro (2010, p. 40) se plantea que existen serios problemas sobre el nivel de capacidades del personal de aduanas, lo cual en algunos casos es justificable por la diversidad de productos y el nivel de especialización requerido.

6. Infraestructura

Se reconoce que hay problemas de infraestructura, pero se han tenido mejoras y en muchos casos los empresarios se ha acostumbrado a las limitantes, como son problemas de calles de acceso, puentes angostos, espacios limitados para estacionamiento de camiones, etc. El principal señalamiento en infraestructura son las áreas de inspección, porque en algunos casos las limitaciones de espacio llevan a dañar la mercadería o productos especiales como medicinas que al ser abiertos los embalajes se tienen problemas con los compradores.

7. Gestión de Riesgos

Los actuales sistemas para gestión de riesgos, logran reducir el 85% de las inspecciones. Sin embargo desde el punto de vista de los empresarios las ventajas del sistema no tienen sentido por la discrecionalidad de los funcionarios y las diversas instituciones que intervienen. (Castro, 2010, p. 40).

8. Corrupción e inseguridad en el transporte

El tema de corrupción está vinculado a la discrecionalidad del funcionario y al involucramiento de personal “mientras más gente esté involucrada, más corrupción y más engorroso el asunto.” La inseguridad es tema importante debido al alto porcentaje de robos de mercadería en las rutas que cubren los sistemas de transporte luego del desembarque.

CAPITULO V

COMERCIO EXTERIOR DE GUATEMALA POR VÍA MARITIMA

1. Cómo se estructura el comercio Exterior de Guatemala

Los principales productos de exportación de Guatemala, han estado históricamente vinculados al sector primario de la producción, por ejemplo bienes como el café, azúcar, algodón, cardamomo y banano, denominamos “productos tradicionales”. Adicionalmente se destacan otros insumos de origen químico, alimentos procesados, muebles y artesanías, vestuarios y textiles, microbiológicos, medicamentos, confecciones y servicios a estos denominamos “productos no tradicionales” (López Urizar, 1997).

Los sectores que más aportes generan al Producto Interno Bruto (PIB) en Guatemala son:

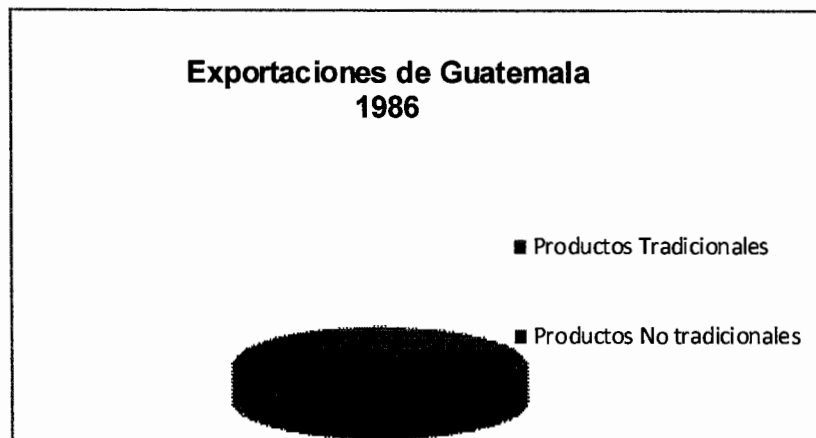
- Agricultura, Ganadería y Pesca
- Minería
- Industria
- Turismo

1.1 Evolución de las Exportaciones

La siguiente gráfica muestra como en la década de los años ochenta un 25 % del total de las exportaciones era de productos no tradicionales y un 75% correspondía a los productos tradicionales, esto debido a que las exportaciones no tenían una diversificación de productos, a ello se suma una baja en los precios del café y una continua demanda de productos no tradicionales, a lo cual Guatemala responde con un aumento en la producción de esta gama de mercancías.

Para el 2009 vemos el cambio drástico, una inversión en la gráfica, en la cual el 28% es el valor que representa a las exportaciones tradicionales y un 72% de productos No tradicionales.

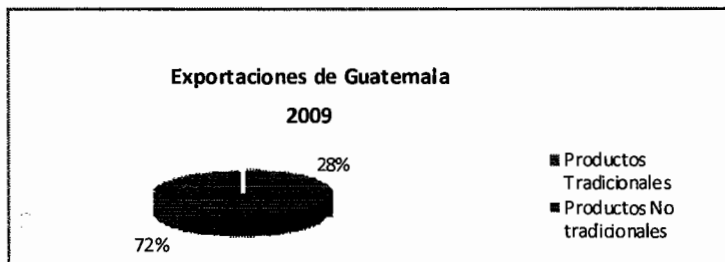
Gráfico 12: Exportaciones de Guatemala año 1986



UU\$ 7,360 Millones

Fuente: Santa Cruz AGEXPORT (2010)

Gráfico 13: Exportaciones de Guatemala 2009



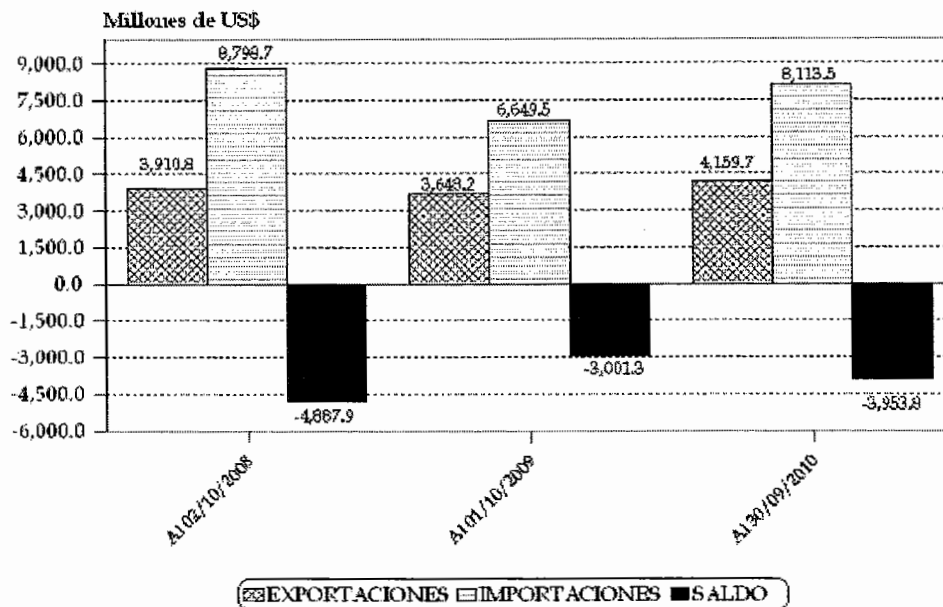
US\$1,061 Millones

Fuente: Santa Cruz AGEXPORT (2010)

1.2 Balanza Comercial

El gráfico No. 3 indica que durante los últimos 3 años la balanza comercial de Guatemala ha sido negativa, ya que se importan más productos de los que se exportan, esto es debido a que las importaciones son de tecnología y productos acabados los cuales no se producen en Guatemala. Esta gráfica nos sirve de referencia para entender la dinámica de los puertos marítimos en materia de exportaciones e importaciones, ya que es a través de los mismos que se ingresan estos productos. Y es además un reflejo del comportamiento en las operaciones portuarias en las cuales se importan productos terminados y las exportaciones son productos primarios o lo que se denomina gráneles sólidos y líquidos.

Gráfico 14: Balanza Comercial, Cifras acumuladas (2008-009)



Fuente: Informe estadístico de la Comisión Portuaria Nacional (2010)

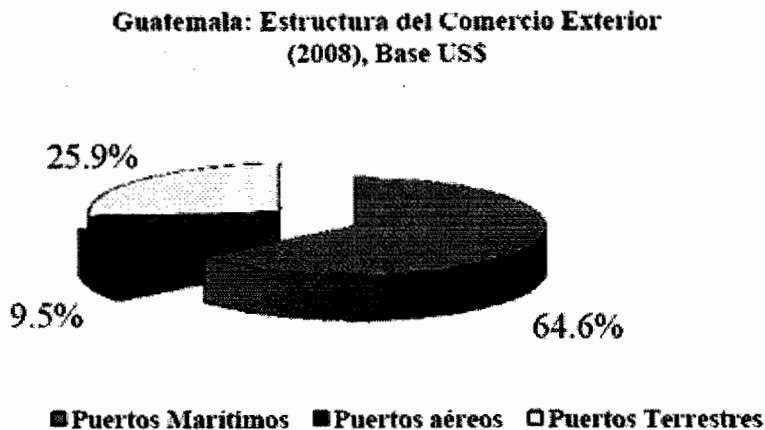
Gráfico 15: Comparativo Anual Histórico del Comercio en miles de toneladas métricas.



Fuente: Informe estadístico de la Comisión Portuaria Nacional (2009)

1.3 Estadísticas de Comercio Exterior por vía marítima

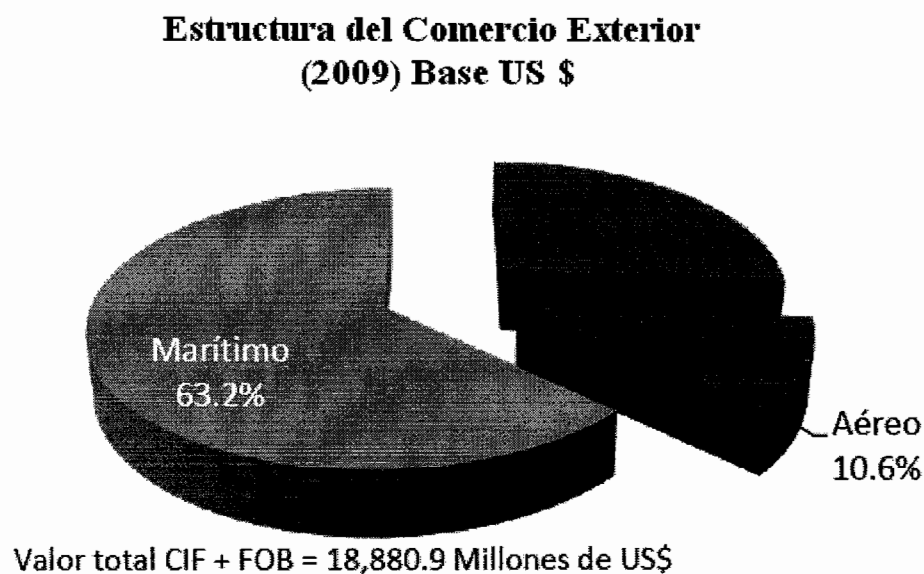
Gráfico 16: del Comercio Exterior en base a su distribución por los distintos puertos aéreos, terrestres y marítimos:



Fuente: Informe estadístico de la Comisión Portuaria Nacional (2008)

El gráfico 16 indica que para el 2008 el movimiento de mercancías en un 64.6% se realizaba por medio de los principales puertos marítimos de Guatemala y por lo cual nos indica la importancia de los puertos del Sistema Nacional y su incidencia en el intercambio comercial del país.

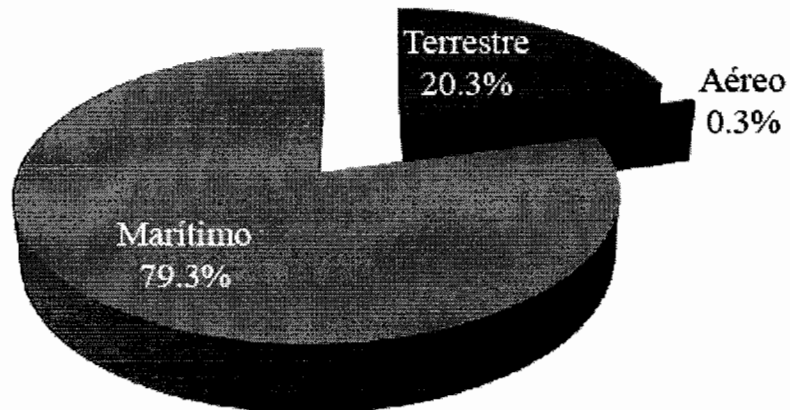
Gráfico 17: Estructura del Comercio Exterior



Fuente: Informe estadístico de la Comisión Portuaria Nacional (2010)

Los puertos marítimos, movilizan mercancías de comercio exterior (importaciones y exportaciones), mercancías en tránsito hacia y desde otros países de Centro América y adicionalmete la carga de transbordo, que es aquella que es desembarcada y luego de permancer algún tiempo dentro del recinto portuario, es embarcada en otro buque con destino a otro país. En el gráfico 17 se encuentra la estructura del Comercio Exterior en el 2009 para lo cual el 63.2% se realiza por medio de los puertos comerciales del SPN.

Gráfico 18: Estructura del Comercio Exterior en base a toneladas métricas de Importación y exportación (2009).



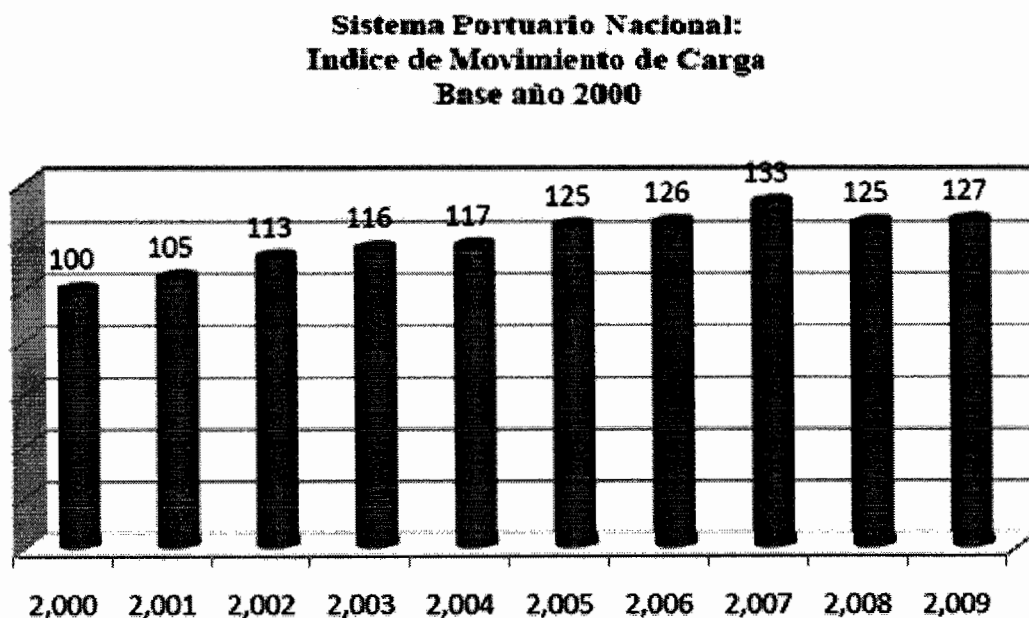
Total Comercio Exterior (Imports. + Exports.) = 18.827.5 Miles de Toneladas métricas

Fuente: Informe estadístico de la Comisión Portuaria Nacional (2010)

En el gráfico 18 vemos la estructura del comercio Exterior en base al peso en toneladas métricas de importación y exportación en el año 2009. Esta gráfica es importante debido a que el rendimiento de un puerto puede medirse en base al peso en tonelada métrica, de mercancías que transporta, en el año 2009 el total de toneladas del Sistema Portuario Nacional fue de 18, 827,5 miles de toneladas.

En la grafica siguiente se muestra el movimiento histórico de carga en toneladas métricas por los puertos marítimos, desde el año 2000 hasta el 2009. Esto refleja que a pesar de la crisis el índice se ha mantenido entre las 100 unidades y las 133 unidades, reflejando un crecimiento estable, hasta la crisis del 2008 en el que se da una caída de 8 unidades, y en el 2009 recuperarse hasta llegar a un Índice de carga de 127 unidades.

Gráfico 19: Índice de Movimiento de carga



Fuente: Informe Estadístico 2009. Dirección de Estudios y Proyectos. Comisión Portuaria Nacional

1.4 Instituciones que intervienen y tiempo exportación-importación.

Para los trámites de exportación se trabaja con la ventanilla única de AGEXPORT. Los trámites de exportación se pueden realizar por internet desde hace 5 años, lo cual ha facilitado los procedimientos. El agente aduanal no se utiliza para exportaciones, solo en la liquidación de la póliza pero no para Centroamérica, esto depende del lugar destino. El tiempo para exportación-importación en Guatemala es en menos de una hora. Estamos hablando de exportaciones a Centro América

1.5 Documentos para procesos de exportación/importación

Es necesario conocer los procesos de exportación importación debido a que es por medio de ésta la cual los exportadores e importadores deben realizar sus respectivas declaraciones, permisos de atraque, desestiba o estiba de los buques, certificaciones y aranceles. Además de ser supervisados rigurosamente por los agentes aduanales y encargados de seguridad marítima. La documentación requerida para exportación en la región incluye:

1. Factura: Comprobante fiscal extendido por la empresa que realiza la transacción de compra o venta de un producto.

2. FAUCA: En los pasos fronterizos entre Guatemala y El Salvador, los servicios aduaneros de estos dos países han implementado en un proceso de intercambio electrónico de información de formularios aduaneros, únicos centroamericanos (FAUCA). Éste consiste, básicamente, en que los formularios de exportación de uno de estos dos países se conviertan, automáticamente, en formularios de importación para el país de destino, proporcionando de forma anticipada la información necesaria para realizar el pago de los tributos a los que están afectas las mercancías (SAT, 2010).

3. Manifiesto de carga: Documento que contiene una lista de las mercaderías que constituyen el cargamento de la nave, aeronave y demás vehículos de transporte, en el momento de su llegada o salida a/o desde el territorio aduanero.

4. Carta de Porte: En el Código de Comercio de Guatemala en el Libro III: de las Cosas Mercantiles específicamente en el Título Primero: De Los Títulos De Crédito Capítulo X se especifica la definición de la Carta de Porte o Conocimiento de embarque los cuales son “títulos representativos de las mercaderías objeto de transporte, (...) servirá para amparar mercaderías transportadas por vía marítima. La carta de porte servirá para amparar mercaderías transportadas por vía aérea o terrestre” (Art. 588).

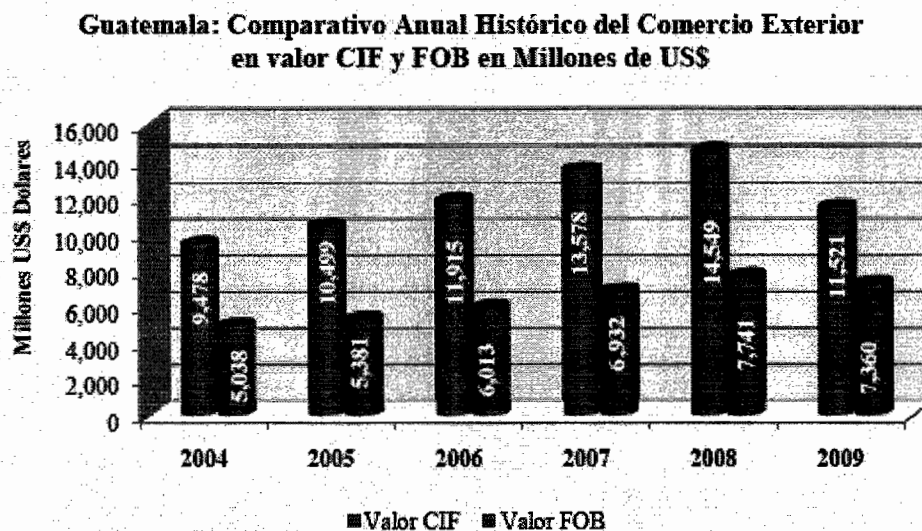
5. Certificados de origen: Documento que debe acompañar a los bienes importados para dar fe de su procedencia y permitir que se apliquen los aranceles correspondientes. Es requerido por las autoridades aduaneras porque, según los acuerdos bilaterales o multilaterales que haya firmado cada país, los aranceles pueden variar según el origen nacional de los productos (Castro, 2010, p. 35). Estos son derivados de la implementación del CAFTA-DR.

6. Permisos especiales: Estos incluyen permisos del Ministerio de Agricultura, Ministerio de Salud, etc. Actualmente El Salvador, Nicaragua, Honduras y Guatemala tienen reconocimiento mutuo pero los documentos deben llevar el número de registro sanitario de Guatemala y ser sellados por el Ministerio de Salud, y dicho procedimiento lleva un promedio de una semana (Castro, 2010, p. 35).

1.6 Movimiento Histórico Comparativo de Exportaciones e importaciones

Para completar la información sobre el comercio exterior y visualizar gráficamente lo que ha sucedido con los puertos marítimos, se han preparado las graficas 8 y 9 que ilustran históricamente las tasas anuales de crecimiento del comercio exterior por los puertos del SPN considerando como base, el valor del mismo en términos CIF (el precio incluye la mercadería puesta en puerto de destino con flete pagado y seguro cubierto) y FOB (con precio del flete excluido), esta estadística registra como base el tonelaje de ese comercio exterior.

Gráfico 20: Comparativo Anual Histórico del Comercio Exterior en Valor CIF y FOB en Millones de US\$

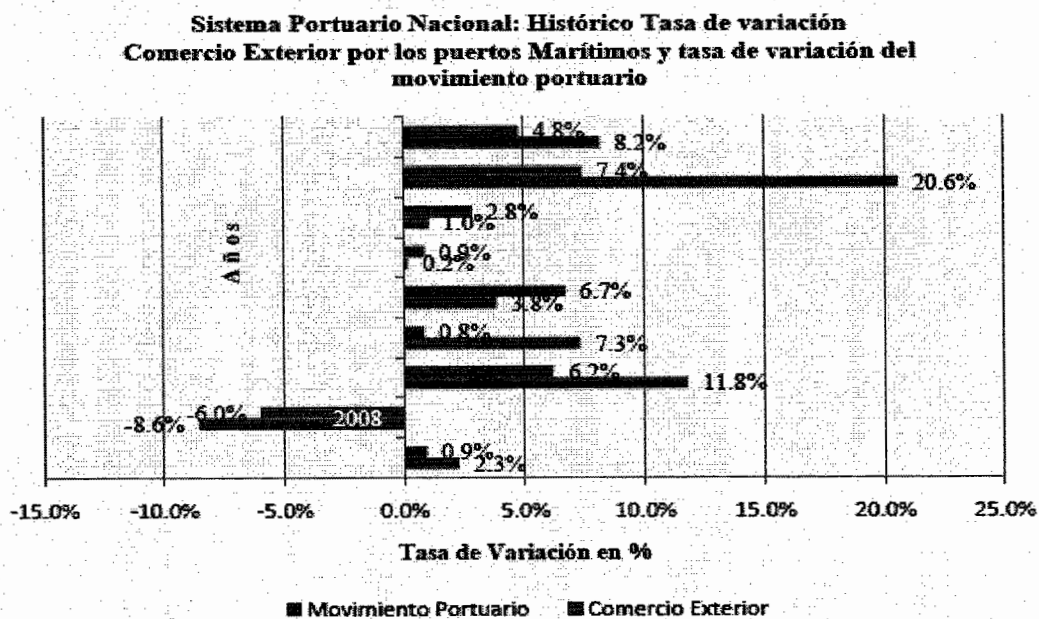


Fuente: Informe Estadístico 2009, Dirección de Estudios y Proyectos, Comisión Portuaria Nacional

El comparativo se da debido a que el valor real de una mercancía en el CIF no lleva el costo de flete y es por ello que importar tecnología es mucho más caro, para países en desarrollo como Guatemala para esto los precios son inflados y es lo que refleja el valor real de las mercancías y el valor con el flete incluido. El valor FOB incluye el valor agregado del seguro de la mercancía y cualquier mal funcionamiento de la logística, es por ello que se da aproximadamente entre 4000 y 5000 millones de dólares en costos lo cual se le cobra al cliente final.

El siguiente gráfico ilustra históricamente el comportamiento de la tasa de variación tanto del comercio exterior como del movimiento total de carga por el Sistema Portuario Nacional (importaciones, exportaciones, transbordo y tránsito).

Gráfico 21: Histórico Tasa de variación Comercio Exterior por los puertos marítimos y tasa de variación del movimiento portuario

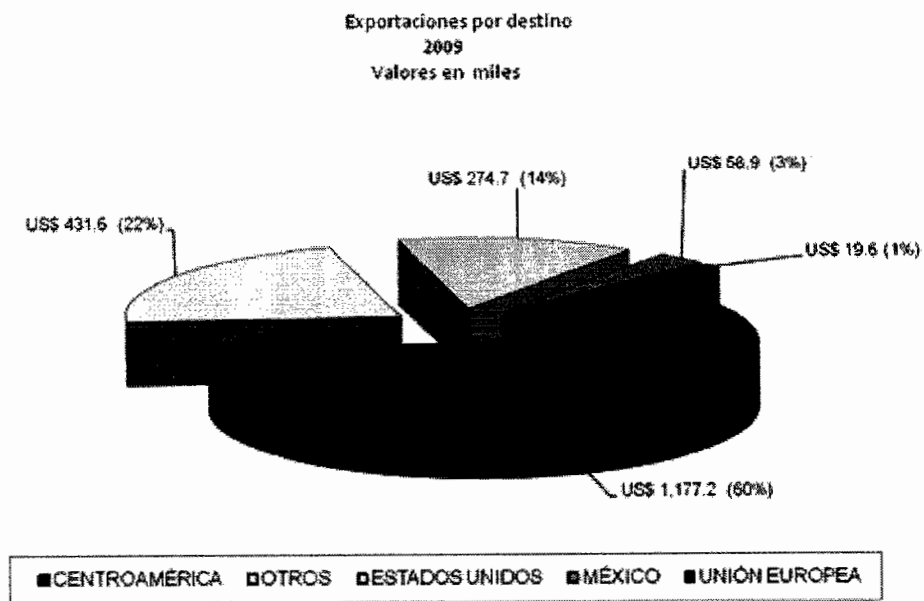


Fuente: Informe Estadístico de la Comisión Portuaria Nacional (2009).

1.7 Principales socios comerciales

La gráfica No. 3 describe la distribución de socios comerciales de Guatemala durante el año 2009 en miles de dólares. Para ello se evidencia que Centroamérica representa el 60% de las exportaciones. Luego Estados Unidos, México y la Unión Europea. Para ello se evidencia que la cercanía de la región Centroamérica es un componente esencial para los buques de trasbordo y tránsito.

Gráfica 22: Exportaciones por destino 2009



Fuente: Santa Cruz, AGEXPORT (2010)

CAPITULO VI

ANÁLISIS DE RESULTADOS

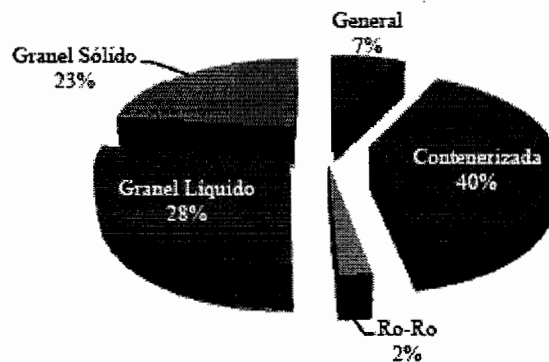
Impacto del Tratado de Libre Comercio, República Dominicana, Centroamérica, Estados Unidos de América (CAFTA-DR)

Cuando se habla de impacto, se hace referencia a efectos de cambio relacionados con el tema que se está abordando, interesa conocer si el Tratado de Libre Comercio, República Dominicana, Centroamérica, Estados Unidos. (CAFTA-DR) propició algún cambio en el comportamiento que haya sido registrado en el Sistema Portuario Nacional. Para ello se debe de analizar el movimiento de mercancías de los puertos comerciales y operantes del Sistema Portuario Nacional (SPN): Puerto Quetzal (en él se incluye Boyas San José), Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios; en las cuatro formas más comunes del manejo de mercancías: contenedores, gránel solido, gránel líquido, Ro-Ro (roll/on Roll/of). Esto con el propósito de conocer si hubo un incremento en el manejo de mercancía con respecto al período anterior a entrada en vigencia del CAFTA-DR, en el 2006 y si los procedimientos portuarios tuvieron algún cambio, con respecto al manejo de la carga del 2008 al 2010. Además de conocer que otros procedimientos portuarios fueron afectados, es decir, si existen nuevos documentos para realizar exportaciones e importaciones y las exigencias en materia de competitividad y eficiencia a los cuales el SPN debe responder y las nuevas alternativas que el Sistema Portuario Nacional está realizando para responder hacia esas exigencias. Para el análisis se utilizaron los informes estadísticos elaborados por la Comisión Portuaria Nacional de los años 2007-2010 y se realizó una encuesta a miembros seleccionados del Clúster Marítimo Portuario de Guatemala (CPMG) en su tercera reunión ordinaria el 7 de Octubre del presente año.

1. Impacto positivo

1.1 Estructura del Movimiento por tipo de carga en el Sistema Portuario Nacional

Gráfico 23: Estructura del movimiento de carga por tipo (2008)



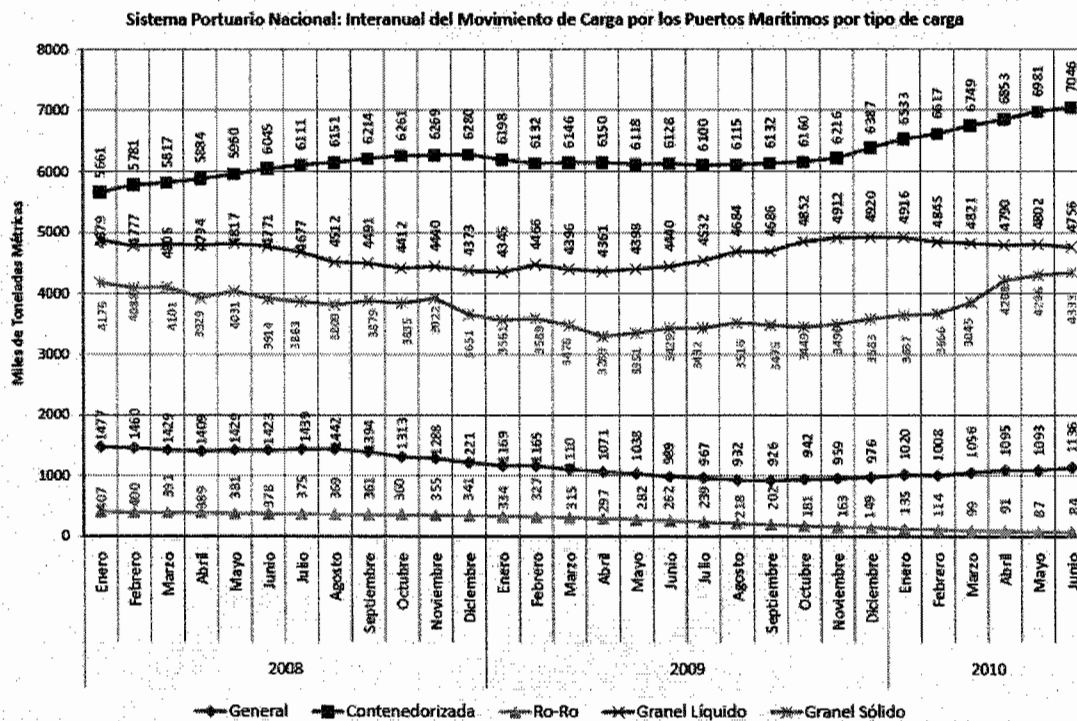
Nota: el granel líquido incluye el 100% de lo movilizado en Boyas San José

Fuente: Informe Estadístico de la Comisión Portuaria Nacional (2009).

Esta gráfica refleja que el movimiento general de carga por tipo en el 2008, fue en su mayoría, manejada por medio de contenedores, sin embargo el tipo de carga y su movilización está determinado por la producción del país, y el tipo de las importaciones. En Guatemala se produce en su mayoría, productos agrícolas los cuales se movilizan a granel sólido, los demás productos como frutas, fertilizantes en sacos, bebidas alcohólicas, fibras sintéticas, textiles de maquila, productos químicos, etc- se movilizan a través de contenedores. El granel líquido es el que se moviliza la gasolina, diesel y combustibles, movilizados en su mayoría en Boyas San José. En el Ro- Ro también se movilizan todo tipo de mercancías con la diferencia, que ésta no necesita de una plataforma en donde colocarse, ya que cuenta con sus propia estructura de movilización, solo se adhiere a un cabezal que es el que mueve la mercancía hacia su destino final (Para mayor detalle del movimiento por carga de cada puerto comercial del SPN ver el anexo II).

Si analizamos el movimiento portuario por tipo de carga presentando en la gráfica siguiente en forma comparativa 2007-2009 podremos determinar aquellos que tuvieron mayor incidencia en forma negativa. Esto se visualiza en el grafico 2 a continuación, concluyendo que en definitiva la carga contenedorizada, no solamente continua con una tendencia de crecimiento positivo sino en forma sostenida y es la mayor que se moviliza dentro del sistema portuario nacional. Los tipos de carga que presentaron la tendencia más negativa durante el 2009 son los graneles líquidos y graneles sólidos aunque los otros tipos como la carga general y el Roll/on Roll/off (Ro-Ro) tienen también una tendencia negativa pero más moderada que los graneles. Sin embargo en el 2010 se presenta un aumento en la carga contenedorizada y graneles sólidos, y una baja en el Ro/Ro.

Grafico 24: Interanual del Movimiento de carga por los puertos Marítimos por tipo de carga.



Fuente: Informe Estadístico de la Comisión Portuaria Nacional (2010)

Sí se registró un incremento en el manejo de mercancía con respecto al período anterior a entrada en vigencia del CAFTA-DR, sin embargo de acuerdo a la gráfica anterior se evidencia que debido a la crisis mundial del 2008 hubo una disminución general del manejo de mercancías, a pesar de los cambios en los procedimientos portuarios, ya que debido a la implementación del CAFTA-DR se adicionaron documentos nuevos para realizar las importaciones y exportaciones, entre estos, los certificados de Origen.

2. Impacto Negativo

El sector empresarial entusiasta del CAFTA-DR presenta un aspecto positivo de la implementación de este tratado, lo cual resultó ser una alternativa altamente atractiva debido al aumento en la eficacia y eficiencia que significaría para el Sector Portuario, además de mayor alcance y acceso a mercados más grandes de sus productos. A pesar de que los resultados sobre la encuesta realizada a este sector evidenciaron que no percibían ningún efecto negativo con la Implementación del CAFTA-DR los efectos concretos del DR-CAFTA en Centroamérica se ven reflejados en los siguientes tres aspectos:

- La balanza comercial con Estados Unidos negativa (más importaciones, que exportaciones).
- Máxima ganancia para los monopolios importadores con efectos negativos al consumidor.

Además de las múltiples crisis surgidas en estos últimos dos años: crisis alimentaria, económica-financiera y política. La crisis alimentaria ha evidenciado que el comercio se concibe como un fin en sí mismo, y no cómo un medio para lograr bienestar. En Centroamérica se prioriza las exportaciones agrícolas y los cultivos vinculados a la generación de agro energéticos (caña y palma africana), por sobre la producción alimentaria doméstica. Esta creación innecesaria de dependencia alimentaria - entendida ésta como la dependencia hacia

importaciones de alimentos básicos - , ha generado vulnerabilidad frente a las fluctuaciones de los precios de los alimentos en los mercados internacionales.

La crisis económico - financiera muestra la tendencia a de profundizar la dependencia económica con Estados Unidos, que históricamente ha abarcado una tercera parte del comercio total. Esta dependencia ha implicado que los efectos de la crisis económica de aquel país se trasladen directamente a Centroamérica, expresándose en bajas significativas en las exportaciones y en la recepción de las remesas.

En Guatemala, las regulaciones sobre contingentes de importación en el DR-CAFTA, que favorecerían a la población consumidora, ha beneficiado únicamente las empresas transnacionales, cuyas ganancias no benefician a las economías locales. Muchos campesinos Centroamericanos no tienen acceso al mercado internacional, por un lado porque no existe la infraestructura y por otro lado porque no tienen como competir con los agricultores grandes que tienen acceso al capital necesario para tener éxito en la economía después del CAFTA-DR.

Como se indica anteriormente los efectos negativos no se perciben en el sector portuario marítimo de Guatemala, ya que para ellos significó el aumento en la eficiencia y competitividad del sector. Sin embargo un indicador de que este tratado de libre comercio ha tenido efectos negativos es la balanza comercial de Guatemala que se muestra en la siguiente grafica:

Tabla 4: Balanza Comercial de Guatemala 2005-2009

GUATEMALA: BALANZA COMERCIAL
Monto en Millones US\$, Período de 2005 a 2009
Total SAC, Total Países, Comercio General

	2005	2006	2007	2008	2009
EXPORTACIONES	5,380.8	6,025.3	6,903.2	7,737.4	7,360.2
IMPORTACIONES	10,495.9	12,002.8	13,577.8	14,546.5	11,520.7
SALDO COMERCIAL	-5,115.1	-5,977.6	-6,674.6	-6,809.1	-4,160.5

Fuente: Ministerio de Economía de Guatemala www.mineco.gob.gt

En esta tabla se muestra como las importaciones hay superado, incluso duplicado el total de las exportaciones, por lo que aunque el CAFTA-DR pudo haber propiciado el acceso a mercados de nuestra industria, el flujo de productos de que se incrementó fue el de las importaciones, esto no beneficia a la industria de Guatemala. A esto se suma el déficit de infraestructura, con la cual tendríamos un sector portuario marítimo mucho más eficiente y económico. Aunque se tiene un acuerdo como el CAFTA-DR el cual aumenta el flujo de mercancías, las instalaciones siguen siendo las mismas. Se requiere de nueva infraestructura para poder operar eficientemente, sin embargo, en su mayoría las entidades que operan en el puerto se rehúsan a pagar impuestos, o a al aumento de ellos. Paradójicamente son estas entidades las que necesitan utilizar la infraestructura y todos los avances de la tecnología para operar.

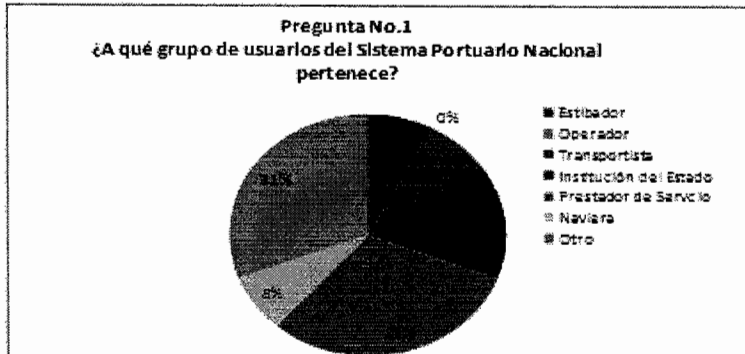
3. Resultados de Encuesta

Debido a los diversos sectores que participan en el ámbito del intercambio comercial dentro del Sistema Nacional Portuario se decidió hacer la encuesta a instituciones representativas del mismo. Con el propósito de recabar información detallada para la presente investigación. Los sujetos fueron miembros seleccionados del Clúster Marítimo Portuario de Guatemala (CPMG) reunidos el 7 de Octubre del 2010 en su tercera Reunión Ordinaria en la sede de La Asociación Guatemalteca de Exportadores (AGEXPORT). A la reunión asistieron 13 representantes de las Instituciones miembros del CPMG. El criterio de selección fue que pertenecieran a cada sector de los usuarios del Sistema Portuario Nacional. (Estibadores, navieros, exportadores, prestadores de servicio, transportistas, entidades del Estado).

Instituciones:

1. Puerto Barrios Chiquita S.A
2. Empresa Portuaria Quetzal
3. Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria (**OIRSA**)
4. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación (MAGA)
5. EMSISA
6. Corporación de Agentes Aduaneros de Guatemala
7. Cámara de Comercio de Guatemala
8. Asociación de Exportadores de Café
9. Consejo de Usuarios del Transporte Internacional de Guatemala (CUTRIGUA)
10. Asociación Guatemalteca de Exportadores (AGEXPORT)
11. Grupo DISAGRO
12. Clúster Marítimo Portuario
13. Asociación de Navieros de Guatemala

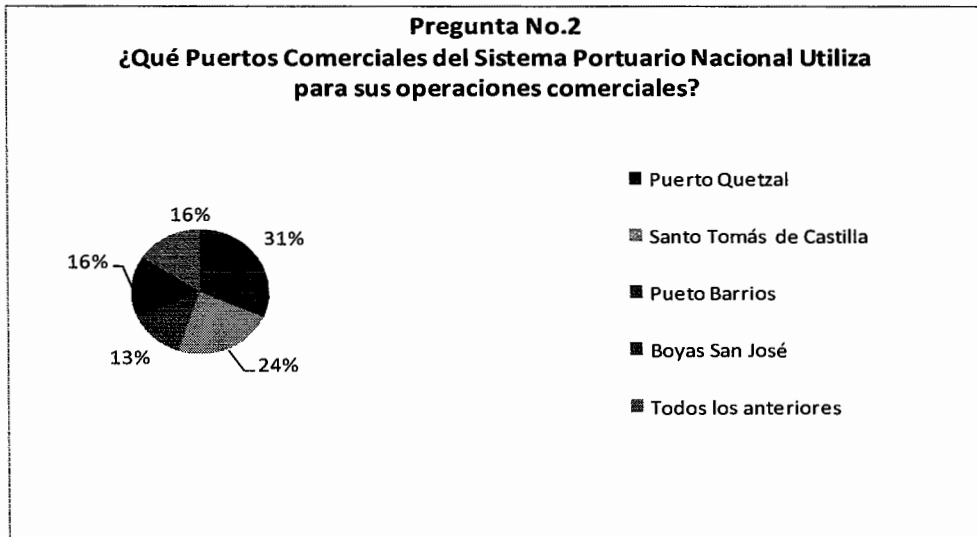
Gráfico 25: Usuarios del Sistema Portuario Nacional



Fuente: Tabla No. 1, Anexo V

Esta gráfica nos muestra los distintos tipos de usuarios a los cuales se les realizó la encuesta en su mayoría Prestadores de Servicio, es decir, empresas que se dedican a ayudar en temas de seguridad, logística, cámaras de comercio, agentes aduaneros, etc. Esto nos ayuda a entender la dinámica en la cual se desarrolla el Sistema Nacional Portuario, ya que el número global de participantes en su mayoría son empresas privadas, y solamente una minoría Instituciones son del Estado, sin embargo éstas tienen mucho más cuota de poder en la toma de decisiones ya que son las que fiscalizan (SAT), supervisan la seguridad de los puertos (Ministerio de Defensa) y determinan las condiciones sanitarias de los barcos para exportaciones e importaciones (MAGA / OIRSA). Si alguna de estas entidades califica un buque como no apto para la estiba o desestiba se pueden retener las operaciones ocasionando pérdidas económicas.

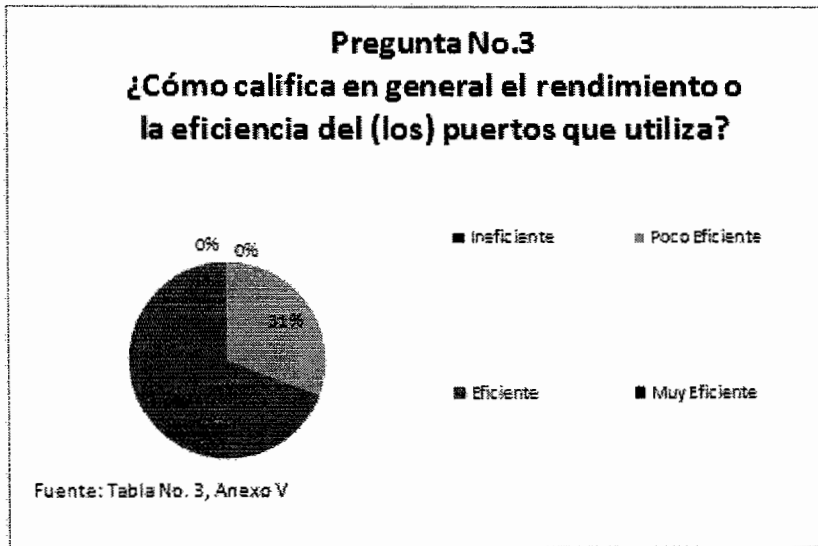
Gráfico 26: Puertos Comerciales utilizados.



Fuente: Tabla No. 1, Anexo V

El puerto más utilizado para exportaciones e importaciones es Puerto Quetzal, esto debido a la gama de productos que se dan en la región – azúcar y productos no tradicionales- y un 16% utiliza todos los puertos del Sistema, en esta pregunta las entidades identifican a Boya San José como un puerto que no se utilizan ya que este se dedica a los gráneles líquidos.

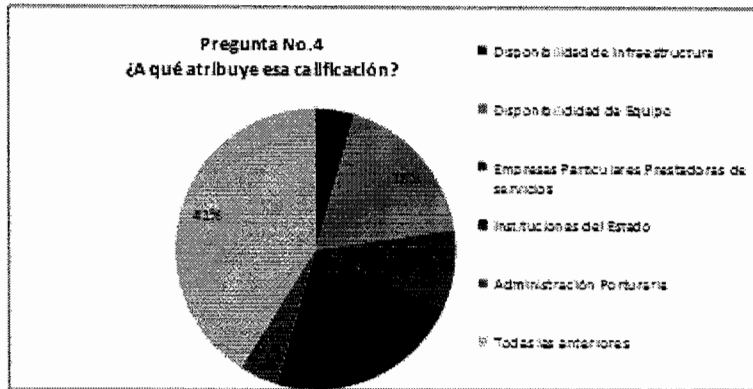
Gráfico 27: Eficiencia de los Puertos



Fuente: Tabla No. 3, Anexo V

La calificación hacia los puertos del Sistema Portuario en general eficiente. Eso refleja la forma en cómo los usuarios de los puertos perciben el servicio que reciben, es decir, si la calidad de los procedimientos en base a tiempo y precio del servicio que reciben es eficiente y eficaz, si las instituciones que trabajan en los procesos de exportación e importación facilitan las operaciones, ya que esto influye directamente en la competitividad que los productos de los exportadores en otros mercados, e influye en los precios de las importaciones.

Gráfico 28: Razones de Calificación de la eficiencia en los puertos.



Fuente: Tabla No. 4, Anexo V

Esta pregunta buscaba complementar la pregunta no. 3 para enumerar los posibles problemas del Sistema Portuario Nacional, se pueden identificar aquellos que son de mayor impedimento. Ya que ello repercute en la eficacia y eficiencia del Sistema Portuario. El 41% de las entidades opinaron que el sistema portuario funciona en conjunto y que la interacción de las distintas empresas, instituciones portuarias, navieras, aduanas y operadores logísticos deben coordinarse para desempeñar su función e unir sus políticas y acuerdos para funcionar de manera integrada y sólida.

Pregunta 5

¿Cómo califica el servicio de las entidades gubernamentales que intervienen en los procesos de exportación-importación, a través de los puertos comerciales de Sistema Portuario Nacional?

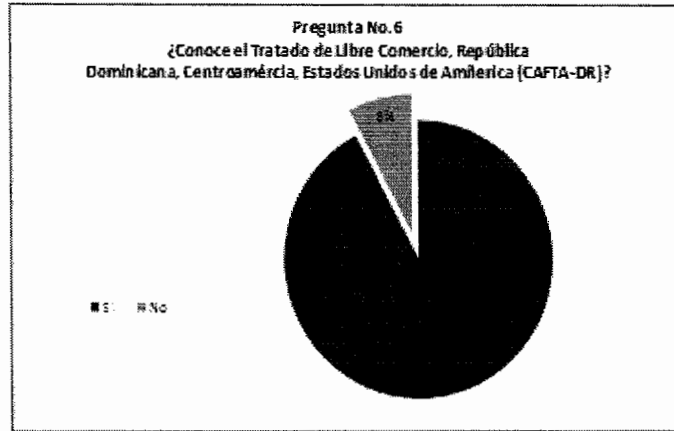
Tabla 5: Calificación de Servicio de Entidades del Estado

Entidad	Ineficiente	%	Poco Eficiente	%	Eficiente	%	Muy eficiente
Superintendencia de Administración Tributaria	--	--	12	92.3%	1	7.7%	--
MAGA/OIRSA			7	53.8%	6	46.1%	--
Ministerio de Salud Pública	1	7.8%	7	53.8%	5	38.4%	--
Capitanía de Puerto	--		2	15.3%	11	84.6%	--
División de Análisis e Información Antinarcótica (DAIA)	--		11	84.6%	2	13.3%	--

Fuente: Boleta de recolección de Datos

Esta pregunta buscaba conocer cual era la opinión de las empresas sobre el trabajo de las instituciones de Gobierno, y calificarlas, ya que el sector empresarial argumenta que el mayor obstáculo de las operaciones portuarias se encuentra en las instituciones estatales las cuales detienen los procesos de estiba y desestiba de los buques, ya que debido a su trabajo metódico y de rigurosa inspección de los mismos, pueden retenerlo hasta ocho horas, en el mejor de los casos, por problemas como falta de permisos, declaraciones, manifiesto de porte, etc.

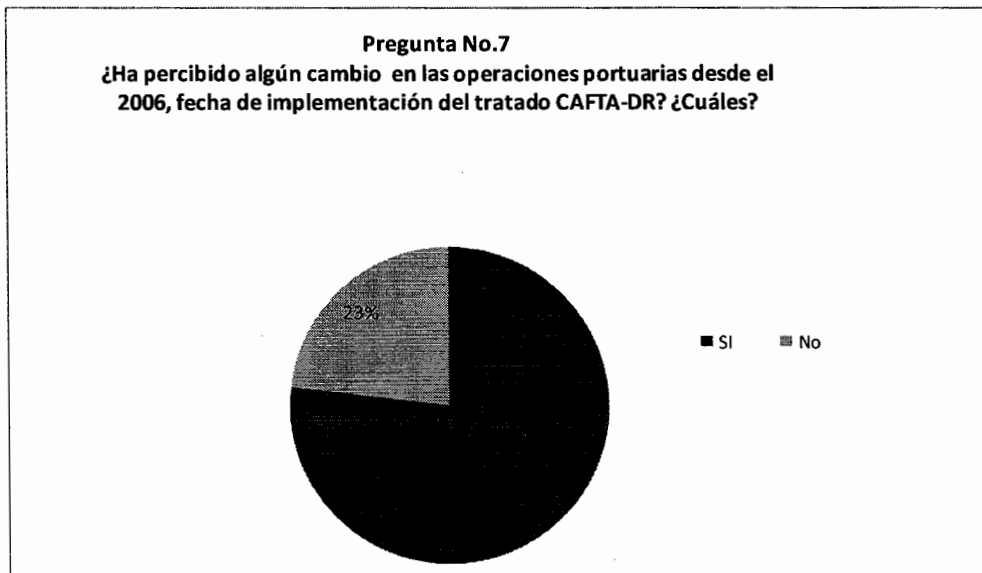
Gráfico 29: Conocimiento del Tratado de Libre Comercio, República Dominicana, Centroamérica, Estados Unidos de América



Fuente: Tabla No. 6, Anexo V

A lo cual el 92% respondió conocerlo lo era de suma importancia que tuviera conocimiento necesario para responder las siguientes preguntas. La única institución que respondió que no lo conocía, especificó que lo desconocía a profundidad.

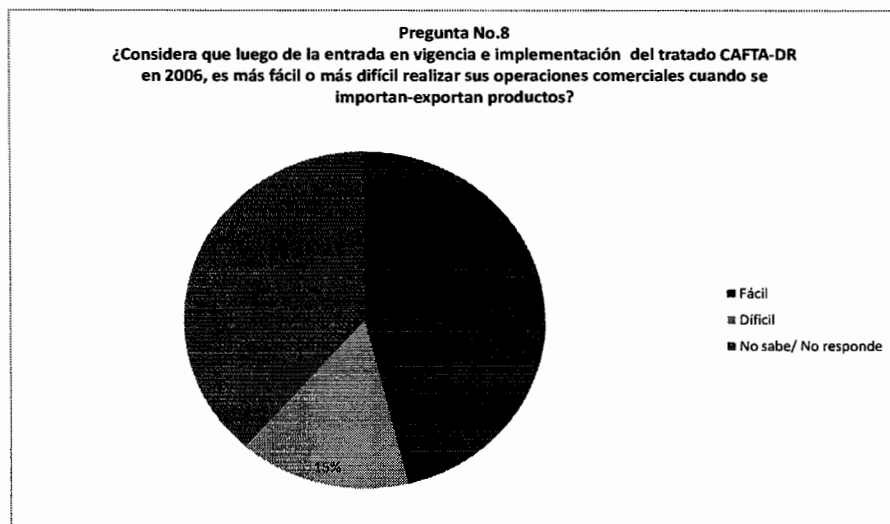
Gráfico 30: Percepción de cambios luego de la Implementación del CAFTA-DR



Fuente: Tabla No. 7, Anexo V

La pregunta No. 7 estaba orientada a conocer cuáles eran los efectos percibidos en el Sistema Portuario Nacional luego de la implementación del tratado en el 2006. El 77% indicó que si se registraron cambios en la facilitación de Productos englobados, Mayor competencia, facilitación de procesos de Importación Exportación: como el Manifiesto Electrónico y la Implementación de Nuevos Documentos.

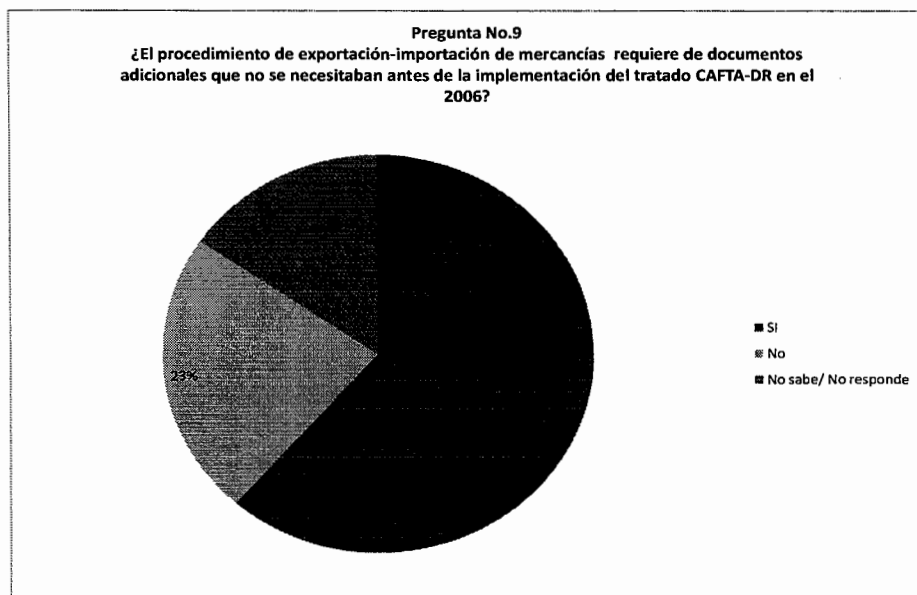
Gráfico 31: Dificultad en realización de operaciones para exportar-importar



Fuente: Tabla No. 8, Anexo V

El 39% indicó desconocer si era más fácil o difícil, y un 45% que era más fácil ya que se contaba con certificaciones uniformes y electrónicas, lo cual hace que el sistema de intercambio sea posible.

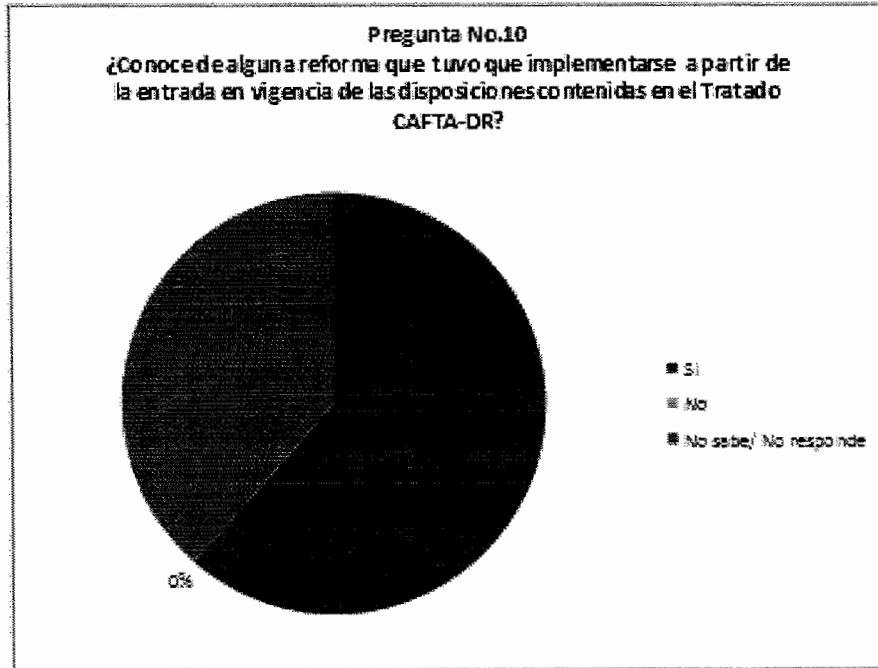
Gráfico 32: Nueva documentación para Exportar-Importar



Fuente: Tabla No. 9, Anexo V

El 62% respondió que sí, ahora se utilizan los Certificados de Origen y las formas de Exportación se mejoraron y cambiaron su formato.

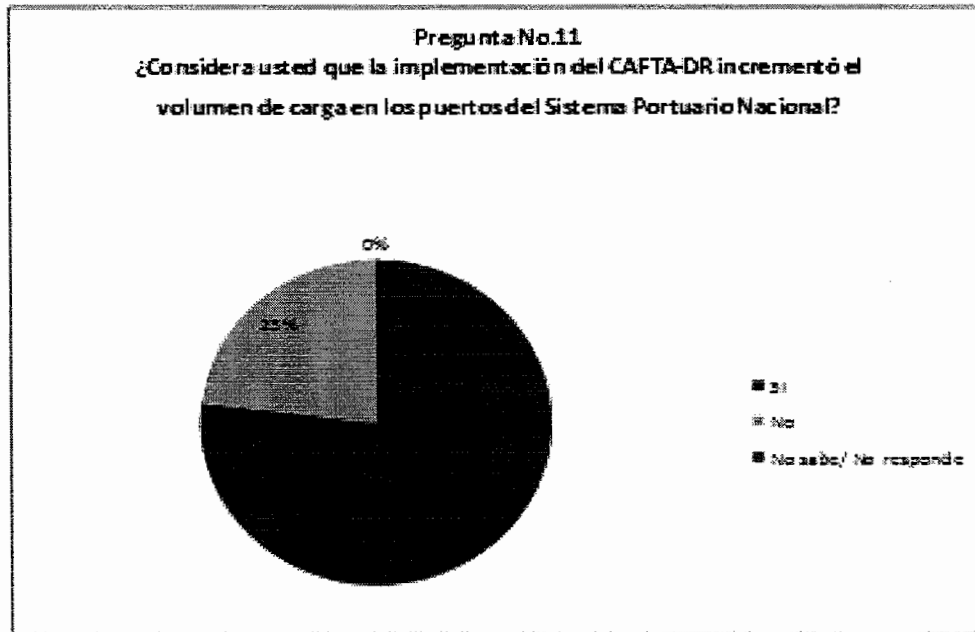
Gráfico 33: Conocimiento de reformas implementadas por el CAFTA-DR



Fuente: Tabla No. 10, Anexo V

El 62% opino que sí existen reformas las principales en materia de aranceles a las mercancías, ya que son mucho más específicos y los nuevos plazos que indica el tratado sobre la desgravación de los aranceles. En los puertos se registran Nuevos Documentos para importar/exportar. Como los Certificados de Origen, que son implementación netamente del (CAFTA-DR).

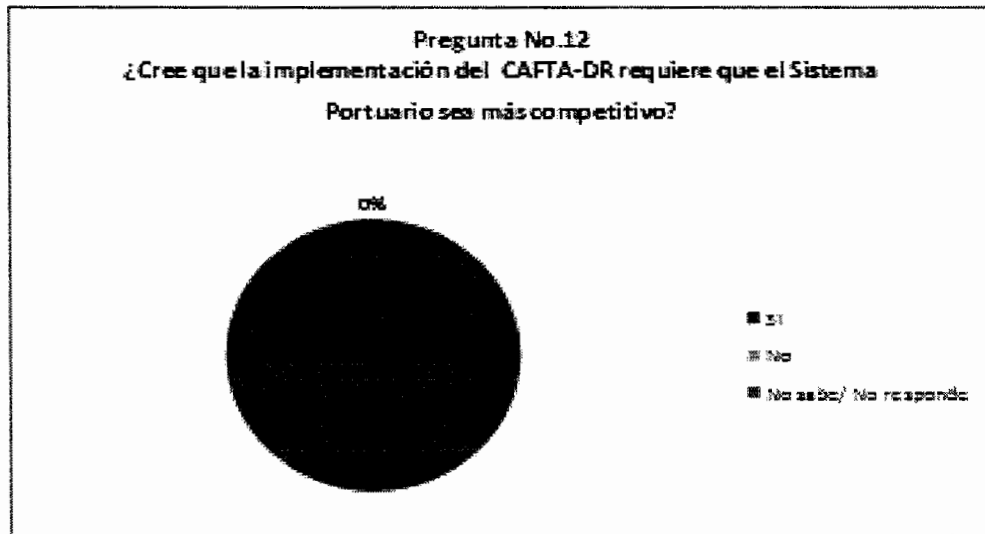
Gráfico 34: Incremento en el volumen de carga del Sistema Portuario Nacional



Fuente: Tabla No. 11, Anexo V

EL 77% opina que sí, debido a la nueva gama de nuevos socios derivados de las negociaciones comerciales, y el incremento de exportaciones, sin embargo el impacto general del tratado se vio disminuido con la crisis global financiera, ya que esto represento una disminución total en las exportaciones e importaciones de Guatemala y del mundo entero.

Gráfico 35: Necesidad de Competitividad en el Sistema Portuario Nacional

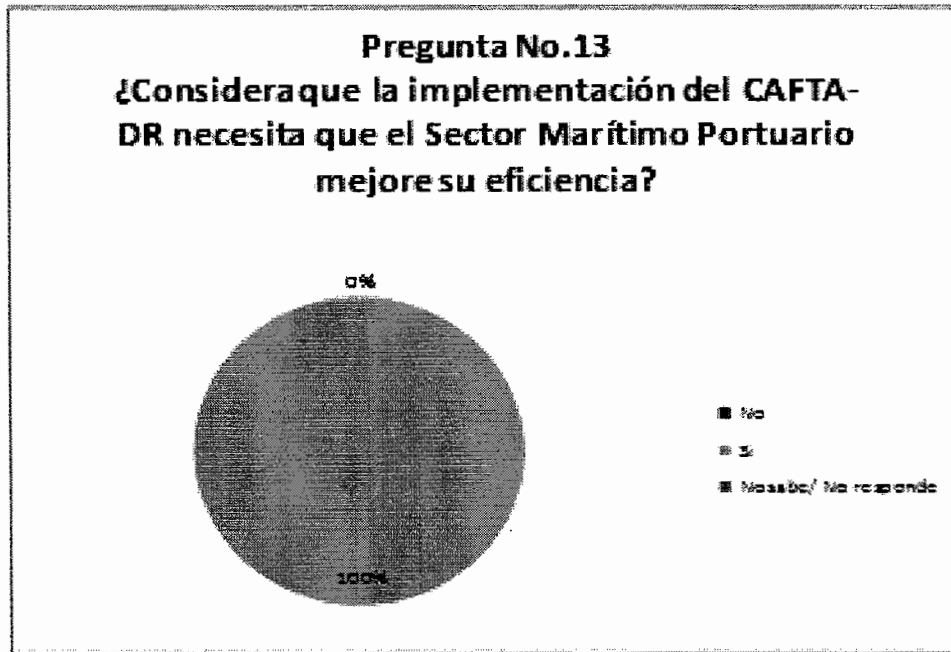


Fuente: Tabla No. 12, Anexo V

El total de los encuestados respondió que si era necesario que el Sistema Nacional Portuario fuera competitivo, la implementación de un Tratado de Libre Comercio crea directamente, la obligación de responder hacia las exigencias del mismo y en materia comercial, el competir es una necesidad intrínseca, ya que de ello depende la sobrevivencia de las empresas, si no responden con la calidad requerida puede significar la pérdida parcial de clientes o incluso total. Para ellos se enumeraron una serie de enunciados identificando el por qué de la competitividad:

1. Debe fortalecer sus procesos y facilidades de Puerto.
2. Existe más comercio y por ello más volumen de carga.
3. Guatemala tiene una apertura comercial y por ello el potencial de tener más socios.
4. El Sistema Portuario Nacional debe posicionarse en la región.

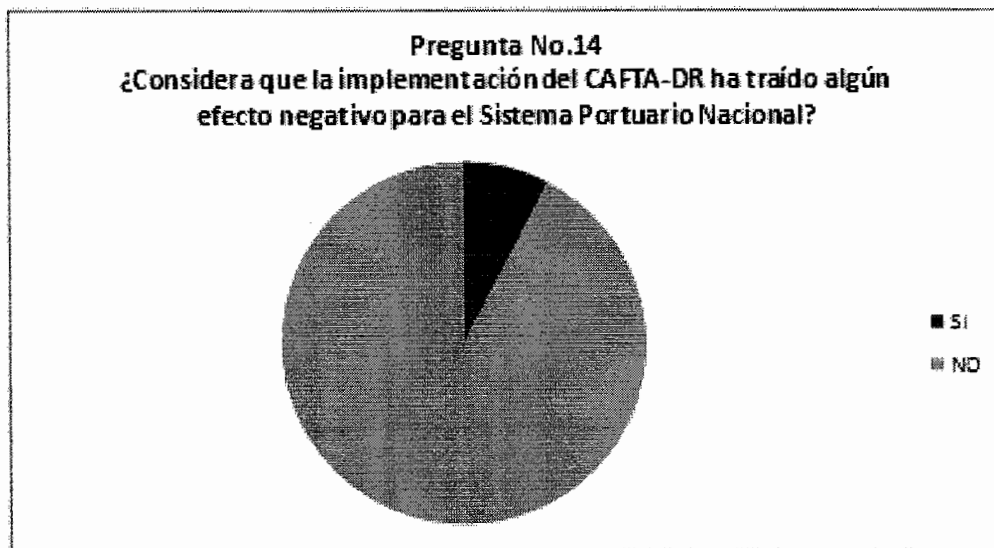
Gráfico 36: Necesidad de Eficiencia en el Sistema Portuario Nacional



Fuente: Tabla No. 13, Anexo V

El ser eficiente conlleva la responsabilidad de realizar con el mínimo de recursos, el mayor rendimiento y ganancias. Que un puerto sea eficiente según lo expresado por los encuestados es un incentivo para el exportador e importador de utilizar los puertos del Sistema Portuario Nacional para movilizar sus mercancías, Representa una reducción de costos para el exportador/ importador y también representa una reducción en tiempo para las operaciones portuarias. (estiba/desestiba).

Gráfico 37: Opinión del efecto negativo del CAFTA-DR



Fuente: Tabla No. 14, Anexo V

La mayoría señaló que la implementación del tratado no trae repercusiones negativas para el Sistema Portuario Nacional, que era al contrario la oportunidad para modernizar los aspectos del Sistema que han quedado en rezago y para posicionarse como un centro logístico en la región. Sin embargo conocen la realidad de los puertos y de las condiciones de su infraestructura y aunque puede ser una puerta hacia un incremento de exportaciones e importaciones, también es una limitante, ya que no se tiene la capacidad para recibir buques Panamax y Postpanamax los cuales pueden llegar a almacenar 3000 contenedores.

Pregunta 15.

Enumere en orden de prioridad cuales son los principales problemas del Sistema Portuario Nacional:

1. Marco legal e institucional.
2. Costos de la operación Exportación-Importación.
3. Déficit de infraestructura.
4. Eficiencia en la gestión de operaciones portuarias en apoyo al comercio exterior.

Esta pregunta estaba orientada a conocer cual era el orden de prioridad que los usuarios del Sistema Portuario Nacional le daban a los principales problemas del Sistema Portuario Nacional, para ello identificaron como el primero al Marco legal e institucional, debido a que no se ha modernizado la política portuaria, se sigue contando con una Comisión Portuaria Nacional, cuya visión es convertirse en Autoridad Portuaria Nacional, la cual tendría más poder de decisión, independencia y autonomía. Sin embargo esto debe ser regulado mediante un Decreto Ley y la iniciativa que se ha llevado desde el 2006 sigue en discusión. El segundo problema es el costo de la operación Exportación-Importación, debido a que en Guatemala realizar operaciones portuarias de este tipo es mucho más caro que en otros puertos con más capacidad de movilización de carga, esto se da de acuerdo a una relación económica que implica que a mayor movilización de carga, los precios son menores, a menor movilización de carga, mayor precio. Y debido a las limitantes infraestructurales los Puertos de Sistema, no movilizan tanto volumen de carga como otros especializados y con mayores recursos.

El tercer problema es el déficit de infraestructura, ya que como mencionaba anteriormente esto limita la capacidad de los puertos para recibir buques de mayor tamaño. Y el cuarto problema es la eficiencia en la gestión de operaciones portuarias en apoyo al comercio exterior, esto repercute directamente en las empresas encargadas de la logística portuaria.

Pregunta 16.

¿Cómo califica a los puertos comerciales del Sistema Portuario Nacional en relación a sus competidores más cercanos en la región (Acajutla, Chiapas, Cortez, La Unión)?

Tabla 6: Calificación de Puertos Comerciales en relación a puertos de la región.

Puerto	Ineficiente	Poco Eficiente	Eficiente	Muy eficiente	Total
Puerto Quetzal	--	5	7	1	13
Santo Tomás de Castilla	--	--	7	6	13
Puerto Barrios	--	4	8	1	13
Boyas San José	--	3	4	--	7 El resto desconocía su funcionamiento

Fuente: Boleta de recolección de Datos

En este cuadro se encuentra reflejada la opinión de los encuestados sobre la eficiencia en las operaciones de los puertos del Sistema Portuario Nacional el resultado es el siguiente:

Puerto Quetzal- Eficiente,

Santo Tomás de Castilla - Muy Eficiente.

Puerto Barrios- Eficiente

Boyas San José- Eficiente, aunque de los encuestados la mayoría no utilizaba este puerto.

Esto hace referencia a la infraestructura con la disponen, volumen de carga manejada, tiempo en realizar las exportaciones e importaciones.

CONCLUSIONES

1. El Tratado de Libre Comercio, República Dominicana, Centroamérica, Estados Unidos de América (CAFTA-DR) es uno de los instrumentos mediante el cual el Estado de Guatemala se internacionaliza, fomentando el desarrollo de las relaciones comerciales, a través del mismo se fomenta la globalización. Para los empresarios del Sistema Portuario Nacional el CAFTA-DR representó la oportunidad de tener un acceso a mercados más grandes, y debido a que los puertos comerciales marítimos representan el 63.2% del total del comercio exterior de Guatemala, significó un aumento en el manejo de mercancías, además de elevar el nivel de competitividad y eficiencia en los mercados internos.
2. El Tratado de Libre Comercio, República Dominicana, Centroamérica, Estados Unidos de América (CAFTA-DR) sí ha generado un impacto positivo en el Sistema Portuario Nacional, debido a que estandariza los intercambios comerciales en la región, brinda certeza, da seguridad y orden a las operaciones portuarias, en las exportaciones e importaciones. Esto representa nuevos retos para el sistema, debido a que los puertos no tienen capacidad de movilizar tanto volumen de carga. Aproximadamente un 64% de las importaciones y exportaciones se maneja a través de estos puertos marítimos, por lo tanto se debe prestar especial atención a este sector, ya que en él se desarrolla la dinámica del comercio exterior de Guatemala.
3. Los factores que influyen en la eficiencia y competitividad Marítimo-Portuaria son: Generales, Geoestratégicos, Comerciales- Económicos y Técnicos. Estos pueden determinar que los puertos el posicionamiento de los puertos en la región y su capacidad de respuesta, manejo y movimiento de carga. Son fundamentales para la eficiencia y eficacia de las

operaciones ya que facilitan o dificultan el transporte de bienes de un país y determinan el costo y tiempo de las operaciones de estiba y desestiba.

4. Los principales problemas logísticos del Sistema Portuario Nacional son: procedimientos y sistemas; permisos especiales; institucionalidad de apoyo a MIPYMES; falta de información y capacitación de las MIPYMES; personal técnico; infraestructura; gestión de Riesgos; corrupción e inseguridad en el transporte. En su mayoría recaen en las instituciones estatales, porque éstas están identificadas por las empresas del sector portuario como las entidades fiscalizadoras y que detienen el proceso y por lo tanto más tardado. Con la implementación del CAFTA-DR los procesos de exportación requieren permisos fitosanitarios, incluyendo permisos específicos del Ministerio de Agricultura y el Ministerio de Salud y certificados de origen. La falta de infraestructura o el mal estado de la misma, dificultan la movilidad de la carga y por lo tanto crean pérdidas económicas. Estos problemas hacen que los costos del transporte marítimo y portuario se incrementen y afecten la competitividad, generando un impacto negativo en los movimientos portuarios y precios en los servicios, ocasionando el desvío de cargas lo que da como resultado operaciones ineficientes y más costosas.

5. La percepción de los usuarios del Sistema Portuario Nacional es que no se encuentran efectos negativos en la implementación del CAFTA-DR, sin embargo la implementación del mismo repercute en la balanza comercial negativa; máxima ganancia para los monopolios importadores y efectos negativos al pequeño y mediano empresario. Ya que es más costos para un pequeño y mediano empresario exportar sus productos, que para una empresa transnacional consolidada.

6. Para el Sistema Portuario Nacional la implementación del CAFTA-DR significa la formulación de nuevas alternativas, como aprobar la nueva Política Portuaria 2006-2016 promovida por la Comisión portuaria Nacional en la que se crea un nuevo marco legal que la convierte en Autoridad Portuaria; nuevos mecanismos de toma de decisión, con la creación del Clúster Marítimo Portuario CPMG el cual es una concentración de empresas e industrias relacionadas al sector marítimo, localizadas en un área geográfica definida, con el objetivo de crear un área enfocada en mejorar la productividad y competitividad nacional y que actualmente está consolidado y en crecimiento; y la mejora en infraestructura para tener la capacidad de movilizar un valor más alto de carga.

7. El impacto que obtuvo el Sistema Portuario Nacional después de la implementación del Tratado de Libre Comercio, República Dominicana, Centroamérica, Estados Unidos de América (CAFTA-DR) se puede identificar en tres áreas específicas: Procedimientos, infraestructura y gestión. Los *procedimientos*, están determinados por los nuevos documentos que se agregan para realizar importaciones y exportaciones, ahora se presentan Certificados de origen y manifiesto electrónico además de los documentos respectivos con los aranceles generales y específicos de cada tipo de mercancías. En Infraestructura, los puertos están implementando nuevos sistemas de básculas y dispositivos de sensores electrónicos para revisar los contenedores antes de que se realice la inspección de aduanas para mayor seguridad. En la gestión se adoptaron nuevas formas de tomar decisiones en el Sistema Portuario Nacional ahora cuentan con Clúster Portuario Marítimo de Guatemala con el cual se proponen incrementar la competitividad y eficiencia del sector.

RECOMENDACIONES

1. El sector Portuario Nacional representado por los Estibadores, transportistas prestadores de servicio y entidades del Estado, debe aprovechar la integración del Clúster Portuario Marítimo de Guatemala para agilizar los sistemas de comunicación del sector para conocer su situación, evolución y expectativas. Así mismo trasladar información a las empresas para incrementar la presencia e imagen del sector marítimo guatemalteco en el mundo. El trabajo en conjunto hacen que la toma de decisiones sea mucho más fácil y asertiva.
2. Mejorar la infraestructura de los puertos con ayuda del sector privado pero regulado por el Estado, para poder así trabajar en conjunto creando la Imagen, comunicación, participación y representación del Sistema Portuario Nacional en apoyo al comercio Exterior de Guatemala. Esto a través de una "Participación Pública-Privada" (PPP) como es el modelo de gestión de la autopista Palín-Escuintla, una PPP es una asociación entre los sectores públicos y privados, firmado con la finalidad de entregar un servicio tradicionalmente suministrado por el sector público. El pago de estos servicios puede provenir de fondos públicos, de los usuarios o de una mezcla. Los riesgos del proyecto se distribuyen entre las partes en forma óptima, de tal manera de reducir su costo. Se busca no solo el financiamiento del sector privado, sino también su capacidad de gestión de emprendimientos comerciales a largo plazo. Este modelo hace que se garantice el servicio con eficacia, genere beneficios para ambos, por ejemplo los beneficios para el estado, son ahorros, reducción de la carga presupuestal, planificación para la nación, impacto de la innovación y modernización del sector público, para el usuario mayor acceso a servicios, infraestructura disponible en el corto plazo para elevar su productividad y para el sector privado una ampliación del mercado, absorción del riesgo

comercial, flujos constantes y predecibles. La base de una PPP es la distribución de riesgos entre las partes, lo cual resulta como un incentivo para respetar la calidad del servicio esto determinado en el contrato.

3. Modernizar el sector aduanero a través de la facilitación del comercio en los puertos, haciendo que los procesos aduanales sean más eficientes y eficaces ya que este es uno de los principales obstáculos en la importación y exportación de los buques. Tradicionalmente las aduanas han sido recaudadoras, fiscalizadoras y controladoras de fronteras (medio ambiente, salud, derechos de autor etc.). Sin embargo la función moderna de la aduana es: facilitar el comercio, a través de un proceso integral, innovador y que con una ampliación de la gestión con los actores involucrados, tanto públicos y privados. Implementando proyectos de facilitación de aduanas y pasos fronterizos con ayuda de organismos internacionales como el BID BCIE y SIECA y un proyecto de tránsito aduanero informatizado centroamericano para estandarizar los procedimientos, los cuales contribuyen a la modernización del sistema aduanero.

ANEXO I

CONTENIDO DEL DR-CAFTA

El DR-CAFTA consta de 22 capítulos, cuyos contenidos principales se señalan a continuación:

Capítulo uno: “Disposiciones Iniciales”. Desarrolla el ámbito de aplicación del acuerdo, los objetivos del Tratado, la vinculación con otros acuerdos y el alcance de las obligaciones de los países signatarios.

Capítulo dos, “Definiciones Generales”. Glosario que permite comprender el Tratado.

Capítulo tres, “Trato nacional y acceso de mercancías al mercado”. En este capítulo se establecen las garantías para los productos importados de que gozarán del principio de “trato nacional”. Se desarrolla también la desgravación arancelaria y el acceso diferenciado de ciertos productos, como los agrícolas y la mercancía textil y del vestido. También aquí se incluye los productos bajo contingente, la salvaguardia agrícola (para desacelerar el proceso de apertura) y la lista de mercancías en escaso abasto (importante para importar mercancía de terceros y mantener la preferencia arancelaria).

Capítulo cuatro, “Reglas de origen y procedimientos de origen”. Las reglas de origen permiten identificar dónde fue producido el bien, para así gozar de los beneficios comerciales del Tratado. De esta manera se evita la triangulación de mercancías. Se establecieron tres métodos para la determinación del origen del producto. Al mismo tiempo, se indican las características de la certificación de origen.

Capítulo cinco, “Administración aduanera y facilitación del comercio”. Las aduanas han sido señaladas como uno de los principales obstáculos para el

comercio, por ello, se promovió el establecimiento de reglas y procedimientos aduaneros que favorezcan su funcionamiento eficiente, transparente y ágil.

Capítulo seis, “Medidas sanitarias y fitosanitarias”. Las medidas sanitarias o fitosanitarias tienen como objetivo que los productos exportados o importados cumplan con determinadas características o requisitos para proteger la salud humana, animal y vegetal, y evitar la transmisión de plagas o enfermedades. El acuerdo busca promover la aplicación transparente y efectiva de medidas sanitarias y fitosanitarias.

Capítulo siete, “Obstáculos técnicos al comercio”. Para evitar que las medidas sanitarias y fitosanitarias se conviertan en medidas restrictivas del comercio, se orientó este capítulo alrededor del Acuerdo Sobre Obstáculos Técnicos al comercio (OTC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Capítulo ocho, “Defensa comercial”. Se establecieron mecanismos para lograr una apertura gradual para productos sensibles, protegiéndolos ante el aumento de las importaciones. En específico, se habla de las salvaguardias, aplicables a través de restricciones cuantitativas o incrementos arancelarios. El requisito es que no sean discriminatorias: que se apliquen a las importaciones de todos los países.

Capítulo nueve, “Contratación pública”. Se establece un marco normativo para garantizar el acceso efectivo y recíproco al mercado de contratación pública a los productos y proveedores de los países del acuerdo. Además, se busca que la aplicación de la normativa sea transparente y justa.

Capítulo diez, “Inversión”. Establecer un marco normativo y su mecanismo de solución de diferencias, para proteger la inversión y, por ende, promover un clima de negocios estable y seguro. Para las inversiones se incluyen los principios de “trato nacional” y el “trato de nación más favorecida”.

Capítulo once, “Comercio transfronterizo de servicios” Establecer un marco normativo claro y preciso para el comercio de servicios, que permita su crecimiento y diversificación entre los países signatarios. En lo que se refiere a los servicios profesionales, se deja a voluntad de los países parte el establecer el tiempo y condiciones para la convergencia.

Capítulo doce, “Servicios financieros”. Este capítulo se desarrollo sobre el tratamiento que los países darán a las instituciones financieras de otro país parte.

Capítulo trece, “Telecomunicaciones.” Este capítulo define la normativa que se aplicará a los servicios relacionados con el acceso a los servicios públicos de telecomunicaciones; los proveedores de los mismos; el suministro de servicios de Internet; y, otras medidas relacionadas a las redes y servicios públicos de telecomunicaciones. Entre los principios que rigen este capítulo están: a) interconexión, por medio del cual se garantiza a un proveedor de servicios de telecomunicaciones del otro país parte, a tener acceso a las redes de telecomunicaciones del país que la recibe; b) reventa, que permite a una tercera empresa a vender los servicios suministrados por una empresa de telecomunicaciones; c) portabilidad numérica, que asigna la propiedad del número telefónico al usuario, independientemente de la empresa de telecomunicaciones; y d) paridad de marcación, permite la conexión con un número de otra empresa de una forma rápida.

Capítulo catorce, “Comercio electrónico.” Reconociendo el auge del comercio deservicios, se hizo necesario contar con un capítulo vinculado con una de sus modalidades más importantes: el comercio electrónico. La principal preocupación del capítulo es que no se apliquen aranceles a las importaciones de productos digitales. Además, se asegura que los servicios que se suministren por medios electrónicos se harán sin ningún tipo de barrera.

Capítulo quince, “Derechos de propiedad intelectual.” Este capítulo busca la adecuada y efectiva protección de los derechos de propiedad intelectual, en muchos casos a partir de la normativa internacional sobre la materia. Este capítulo crea la obligación para adherirse a tratados importantes, que se espera fomenten la innovación y la creatividad nacional, además de crear un clima atractivo a la inversión extranjera, entre estos tratados están: a) el Tratado de Cooperación en materia de Patentes y el Tratado de Budapest, sobre el reconocimiento internacional del depósito de microorganismos (ambos entraron en vigor en octubre 2006);⁶¹ b) el Convenio de Bruselas sobre Distribución de Señales de Satélite portadoras de programas y el Tratado sobre Derecho de marcas; c) el Convenio Internacional para la Protección de las Obtenciones Vegetales,⁶² el Tratado sobre el Derecho de Patentes, el arreglo de la Haya sobre el Depósito Internacional de Diseños Industriales, y el Protocolo al Arreglo de Madrid sobre el Registro Internacional de marcas.

Capítulo dieciséis, “Laboral”. Promover la observancia y aplicación de la legislación laboral nacional, siguiendo los convenios fundamentales de la OIT. Además, se adoptó el principio que la normativa laboral no será modificada para mejorar la competitividad de ningún país. En caso de incumplimiento por acción o inacción (de la legislación laboral interna o de los convenios internacionales de la OIT firmados y ratificados), los países en conflicto intentarán llegar a una solución satisfactoria, a través del procedimiento de consultas interinstitucionales, o sea entre las autoridades de trabajo de cada país. Si no se logra por esta vía, se convocará a un consejo de Asuntos Laborales, integrado por los Ministerios de Trabajo, dándole prioridad a las oportunidades de cooperación. Si no se logran establecer mecanismos adecuados para la solución de las causas del incumplimiento, se utiliza

Capítulo diecisiete, “Ambiental”. Promover la observancia y aplicación de la legislación ambiental nacional. Además existe el compromiso de no modificar la legislación para ganar competitividad y de fomentar la cooperación para el desarrollo de proyectos en esta temática. Si se prueba que un país ha incumplido con la legislación laboral y esto afecta el comercio entre los países parte, se procederá a un mecanismo de consultas que dará al país la oportunidad de enmendar el daño producido. De no lograrse, agotado este mecanismo, se procederá a establecer un Panel Arbitral que dictará una multa de hasta US\$ 15 millones. Otros compromisos se describen en el Anexo VII.

Capítulo dieciocho, “Transparencia”. El capítulo se enfoca promover la transparencia y establecer medidas contra la corrupción, lo cual incluye promover la tipificación de delitos para eliminar el soborno y la corrupción. Entre los compromisos para promover la transparencia están:

1. Puntos de enlace: funcionarios responsables de facilitar las comunicaciones entre los países parte.
2. Publicaciones: se debe publicar toda medida, ley, reglamento, procedimiento o resolución que se relacione con el Tratado.
3. Notificaciones: las partes deben notificar a los interesados toda medida que adopten y que pueda afectar el desenvolvimiento del Tratado.

Capítulo diecinueve, “Administración del Tratado y creación de capacidades relacionadas con el comercio”. En este capítulo se crean las entidades responsables de administrar el Tratado, incluyendo las encargadas de solucionar las diferencias que surjan al aplicar el DR-CAFTA. Entre esas entidades está la Comisión de Libre Comercio, la cual puede llegar a modificar disposiciones del Tratado y emitir interpretaciones sobre el mismo. También se establece que todo país parte de una controversia será responsable de la remuneración pago de los panelistas y expertos. Adicionalmente, se crea el Comité para la Creación de Capacidades relacionadas con el comercio, enfocadas en generar estrategias para el cumplimiento del acuerdo.

Capítulo veinte, Solución de Controversias. Este capítulo estableció medios para facilitar y fomentar el uso del arbitraje y otros medios alternativos de solución de diferencias para resolver controversias privadas. Además, se promovió el establecimiento de un mecanismo ágil, transparente, justo y eficaz para la solución de controversias que surjan de la aplicación del Tratado. No sólo se busca la solución de controversias, sino también prevenir las mismas.

Capítulo veinte, “Solución de controversias”, para lo cual se convoca a la Comisión de Buenos Oficios o al panel Arbitral. La multa, establecida como una “contribución monetaria” a emplear en programas laborales dentro del mismo país, puede ascender a un máximo de US\$ 15 millones.

Capítulo veintiuno, “Excepciones”. Este capítulo incluye: a) excepciones que se aplicarán al Tratado; b) negación a dar información que se consideren esenciales en materia de seguridad; c) la aclaración que el acuerdo no se aplicará a medidas tributarias; d) la posibilidad de establecer medidas por motivos de desbalances en la balanza de pagos; y e) la aclaración que la obligación de divulgar información no implica hacerlo para aquellas que pudieran impedir el cumplimiento de las leyes del país, fuera contrario al interés público, o perjudique el interés comercial legítimo de empresas particulares.

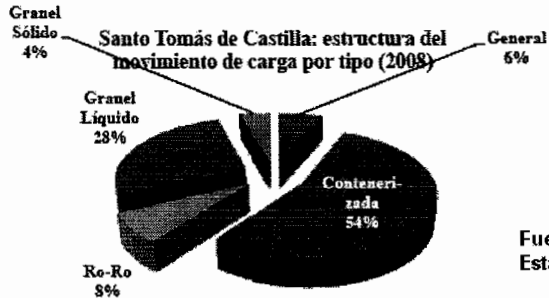
Capítulo veintidós, “Disposiciones finales”. En este capítulo se enfoca en temas como las enmiendas a realizar al acuerdo, la entrada en vigencia del mismo y su denuncia.

Anexos. Estos contienen detalladamente cada uno de los productos que estarán libres de arancel, específicamente por país, así como la información complementaria de cada uno de los capítulos del tratado. Plazos de desgravación de los productos, y la lista de los productos catalogados como sensibles, excluidos del tratado.

ANEXO II

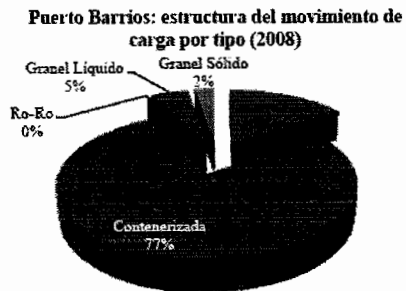
MOVIMIENTO DE CARGA EN CADA PUERTO COMERCIAL DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

2.1 Santo Tomás de Castilla



Fuente: Informe Estadístico CPN 2008

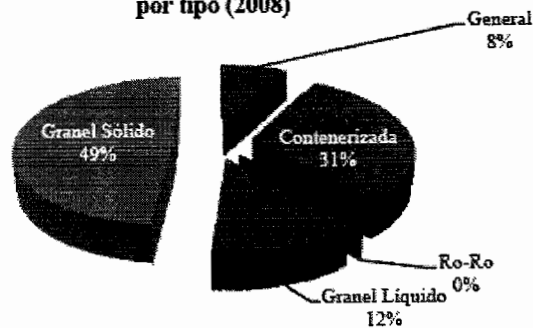
2.2 Puerto Barrios



Fuente: Informe Estadístico CPN 2008

2.3 Puerto Quetzal

Puerto Quetzal: estructura del movimiento de carga por tipo (2008)



Fuente: Informe Estadístico CPN 2008

ANEXO III

Guía de Entrevista:

I. Saludo y Explicación del motivo de la Entrevista:

Recabar opinión de actores estratégicos concedores del Sistema Portuario Nacional, sobre la estructura de los puertos y funcionamiento, además de la implementación de Tratado Libre Comercio, República Dominicana, Centroamérica, Estados Unidos de América (CAFTA.DR).

II. Explicación de metodología:

La entrevista consta de 8 preguntas; no hay límite en cuanto a respuesta, toda vez esté enfocada al tema específico. Cualquier observación adicional será incluida como punto aparte de la entrevista.

III. Preguntas de la entrevista:

1. ¿Cómo Funciona el Sistema Portuario?

- Principales componentes
- Características

2. ¿Cuáles son los principales productos que se transportan e los puertos?

3. ¿Quiénes son los principales socios comerciales de Guatemala?

4. ¿En que cargas o productos se especializa el Sistema Portuario Nacional?

5. El tratado de Libre Comercio entre

EEUU Centroamérica y República Dominicana entró en vigencia en el 2006. ¿A partir de Ello se han visto cambios en la forma de realizar las operaciones portuarias?

- Nuevos Requerimientos
- Nuevos Formularios
- Medidas de Seguridad

6. ¿Es más fácil o más difícil realizar el intercambio comercial?.

7. ¿Hubo algún incremento en el intercambio comercial?

8. En su opinión Personal cree ud. que la firma del tratado ha sido positivo o negativo para el SPN o ambos?

ANEXO IV

Guía de encuesta:

Universidad de San Carlos de Guatemala

Escuela de Ciencia Política

Lucia Marroquin

2010



"Id y Enseñad a todos"

Boleta de Recolección de Datos

Tema:" Impacto del Tratado de Libre Comercio, República Dominicana, Centroamérica, Estados Unidos de América (CAFTA-DR) en el Sistema Portuario Nacional".

Nombre _____ de _____ la
Institución: _____

Nombre: _____

Cargo: _____ Fecha: _____

1. ¿A qué grupo de usuarios del Sistema Portuario Nacional pertenece?

Estibador	
Operador	
Institución del Estado	
Transportista	
Prestador de servicio	
Naviera	
Otro:	

2. ¿Qué puertos comerciales del Sistema Portuario Nacional utiliza para sus operaciones comerciales?

Puerto Quetzal	
Santo Tomás de Castilla	
Puerto Barrios	
Boyas San José	
Todos los anteriores	

¿Por qué?

3. ¿Cómo califica en general el rendimiento o la eficiencia del (los) puertos que utiliza?

Ineficiente	
Poco eficiente	
Eficiente	
Muy eficiente	

4. ¿A qué atribuye esa calificación?

Disponibilidad de infraestructura	
Disponibilidad de equipo	
Empresas particulares prestadoras de servicio	
Instituciones del Estado que participan en procesos	
Administración Portuaria	
Todas las anteriores	
OTRA (Explique)	

5. ¿Cómo califica el servicio de las entidades gubernamentales que intervienen en los procesos de exportación-importación, a través de los puertos comerciales de Sistema Portuario Nacional?

Entidad	Ineficiente	Poco Eficiente	Eficiente	Muy eficiente
Superintendencia de Administración Tributaria				
MAGA/OIRSA				
Ministerio de Salud Pública				
Capitanía de Puerto				
División de Análisis e Información Antinarcótica (DAIA)				

6. ¿Conoce el tratado de Libre Comercio entre Centroamérica, Estados Unidos y República Dominicana (CAFTA-DR)?

Si _____ No _____

7. ¿Ha percibido algún cambio en las operaciones portuarias desde el 2006, fecha de implementación del tratado CAFTA-DR?

Si _____ No _____

¿Cuál(es)?

8. ¿Considera que luego de la entrada en vigencia e implementación del tratado CAFTA-DR en 2006, es más fácil o más difícil realizar sus operaciones comerciales cuando se importan-exportan productos?

Fácil _____ Díficil _____ No sabe/No responde _____

9. ¿El procedimiento de exportación-importación de mercancías requiere de documentos adicionales que no se necesitaban antes de la implementación del tratado CAFTA-DR en el 2006?

Si _____ No _____ No sabe/ No responde _____

Si su respuesta es afirmativa indique cuales son esos documentos

10. ¿Conoce de alguna reforma que tuvo que implementarse a partir de la entrada en vigencia de las disposiciones contenidas en el Tratado CAFTA-DR?

Si ____ No ____ No sabe/No responde ____

Explique: _____

11. ¿Considera usted que la implementación del CAFTA-DR incrementó el volumen de carga en los puertos del Sistema Portuario Nacional?

Si ____ No ____ No sabe/No responde ____

12. ¿Cree que la implementación del CAFTA-DR requiere que el Sistema Portuario sea más competitivo?

Si ____ No ____

Por que:

13. ¿Considera que la implementación del CAFTA-DR necesita que el Sector Marítimo Portuario mejore su eficiencia?

Si ____ No ____

Porqué:

14. ¿Considera que la implementación del CAFTA-DR ha traído algún efecto negativo para el Sistema Portuario Nacional?

Si _____ No _____

¿Cuál? _____

15. Enumere en orden de prioridad cuales son los principales problemas del Sistema Portuario Nacional:

Eficiencia en la gestión de operaciones portuarias en apoyo al comercio exterior	
Déficit de infraestructura	
Marco legal e institucional	
Costos de la operación Exportación-Importación	

16. ¿Cómo califica a los puertos comerciales del Sistema Portuario Nacional en relación a sus competidores más cercanos en la región (Acajutla, Chiapas, Cortez, La Unión)?

Puerto	Ineficiente	Poco Eficiente	Eficiente	Muy eficiente
Puerto Quetzal				
Santo Tomás de Castilla				
Puerto Barrios				
Boyas San José				

ANEXO V

Resultados de la Encuesta

Tabla No. 1

Pregunta 1. ¿A qué grupo de usuarios del Sistema Portuario Nacional pertenece?

Estibador	1
Operador	--
Transportista	1
Institución del Estado	2
Prestador de servicio	4
Naviera	1
Otro:	4
Total	13

Fuente: Boleta de recolección de datos

Tabla No. 2

Pregunta 2. ¿Qué puertos comerciales del Sistema Portuario Nacional utiliza para sus operaciones comerciales?

Puerto Quetzal	12-13
Santo Tomás de Castilla	9-13
Puerto Barrios	5-13
Boyas San José	--
Todos los anteriores	6-13

Fuente: Boleta de recolección de datos

¿Por qué? :

- Relación Producto- Ubicación del puerto.
- Tarifas de prestación de servicio.

Tabla No. 3

Pregunta 3. ¿Cómo califica en general el rendimiento o la eficiencia del (los) puertos que utiliza?

Ineficiente	--
Poco eficiente	4
Eficiente	9
Muy eficiente	--
Total	13

Fuente: Boleta de recolección de datos

Tabla No. 4

Pregunta 4. ¿A qué atribuye esa calificación?

Disponibilidad de infraestructura	2
Disponibilidad de equipo	--
Empresas particulares prestadoras de servicio	1
Instituciones del Estado que participan en procesos	2
Administración Portuaria	--
Todas las anteriores	8
OTRA (Explique)	--
Total	13

Fuente: Boleta de recolección de datos

Tabla No. 5

Pregunta 5. ¿Cómo califica el servicio de las entidades gubernamentales que intervienen en los procesos de exportación-importación, a través de los puertos comerciales de Sistema Portuario Nacional?

Entidad	Ineficiente	Poco Eficiente	Eficiente	Muy eficiente	Total
Superintendencia de Administración Tributaria	--	12	1	--	13
MAGA/OIRSA		7	6	--	13
Ministerio de Salud Pública	1	7	5	--	13
Capitanía de Puerto	--	2	11	--	13
División de Análisis e Información Antinarcótica (DAIA)	--	11	2	--	13

Fuente: Boleta de recolección de datos

Tabla No. 6

Pregunta 6. ¿Conoce el tratado de Libre Comercio entre Centroamérica, Estados Unidos y República Dominicana (CAFTA-DR)?

Si	No	Total
12	1	13

Fuente: Boleta de recolección de datos

Tabla No. 7

Pregunta 7. ¿Ha percibido algún cambio en las operaciones portuarias desde el 2006, fecha de implementación del tratado CAFTA-DR?

Si	No	Total
10	3	13

Fuente: Boleta de recolección de datos

¿Cuál(es)?

1. Facilitación de Productos englobados
2. Mayor competencia

3. Facilitado Procesos de Importación Exportación:
Manifiesto Electrónico
Implementación de Nuevos Documentos

Tabla No. 8

Pregunta 8. ¿Considera que luego de la entrada en vigencia e implementación del tratado CAFTA-DR en 2006, es más fácil o más difícil realizar sus operaciones comerciales cuando se importan-exportan productos?

Fácil	Difícil	No sabe/No responde	Total
6	2	5	13

Fuente: Boleta de recolección de datos

Tabla No. 9

Pregunta 9. ¿El procedimiento de exportación-importación de mercancías requiere de documentos adicionales que no se necesitaban antes de la implementación del tratado CAFTA-DR en el 2006?

Si	No	No sabe/ No responde	Total
8	3	2	13

Fuente: Boleta de recolección de datos

Si su respuesta es afirmativa indique cuales son esos documentos

- Certificados de Origen y Exportación que emiten no solo las empresas si no las Cámaras de Comercio.

Tabla No. 10

Pregunta 10. ¿Conoce de alguna reforma que tuvo que implementarse a partir de la entrada en vigencia de las disposiciones contenidas en el Tratado CAFTA-DR?

Si	No	No sabe/ No responde	Total
8	-	5	13

Fuente: Boleta de recolección de datos

Explique:

1. En general son sobre nuevos aranceles a las mercancías:

- Aranceles, generales y específicos,
- Nuevo plazo para desgravación de aranceles.

En los puertos:

2. Nuevos Documentos para importar/exportar:

- Certificados de Origen

Tabla No. 11

Pregunta 11. ¿Considera usted que la implementación del CAFTA-DR incrementó el volumen de carga en los puertos del Sistema Portuario Nacional?

Si	No	No sabe/ No responde	Total
10	3	-	13

Fuente: Boleta de recolección de datos

Tabla No. 12

Pregunta 12. ¿Cree que la implementación del CAFTA-DR requiere que el Sistema Portuario sea más competitivo?

Si	No	Total
13	-	13

Fuente: Boleta de recolección de datos

Por qué:

- Debe fortalecer sus procesos y facilidades de Puerto.
- Existe más comercio y por ello más volumen de carga.
- Guatemala tiene una apertura comercial y por ello el potencial de tener más socios.
- El Sistema Portuario Nacional debe posicionarse en la región.

Tabla No. 13

Pregunta 13. ¿Considera que la implementación del CAFTA-DR necesita que el Sector Marítimo Portuario mejore su eficiencia?

Si	No	Total
13	-	13

Fuente: Boleta de recolección de datos

Porqué:

- Es un incentivo para el exportador e importador de utilizar los puertos del Sistema Portuario Nacional para movilizar sus mercancías.
- Representa una reducción de costos para el exportador/ importador.

- Representa una reducción en tiempo para las operaciones portuarias. (estiba/desestiba)

Tabla No. 14

Pregunta 14. ¿Considera que la implementación del CAFTA-DR ha traído algún efecto negativo para el Sistema Portuario Nacional?

Si	No	Total
1	12	13

Fuente: Boleta de recolección de datos

Cuál:

- El rezago tecnológico de los puertos, debido a que aunque se modernizan los procedimientos para autorizar la estiba y desestiba de los buques, requiere más tiempo.

Tabla No. 15

Pregunta 15. Enumere en orden de prioridad cuales son los principales problemas del Sistema Portuario Nacional:

Eficiencia en la gestión de operaciones portuarias en apoyo al comercio exterior	4
Déficit de infraestructura	3
Marco legal e institucional	1
Costos de la operación Exportación-Importación	2

Fuente: Boleta de recolección de datos

Tabla No. 16

Pregunta 16. ¿Cómo califica a los puertos comerciales del Sistema Portuario Nacional en relación a sus competidores más cercanos en la región (Acajutla, Chiapas, Cortez, La Unión)?

Puerto	Ineficiente	Poco Eficiente	Eficiente	Muy eficiente	Total
Puerto Quetzal	--	5	7	1	13
Santo Tomás de Castilla	--	--	7	6	13
Puerto Barrios	--	4	8	1	13
Boyas San José	--	3	4	--	7 El resto desconocía su funcionamiento

Fuente: Boleta de recolección de datos

BIBLIOGRAFÍA

1. Agüero Vasquez, Felipe,(1976) Manual de procedimientos de Instrumentos Internacionales, Ediciones del Sol. Buenos Aires, Argentina (p.9)
2. Banco Interamericano de Desarrollo (1994) Competitividad: el motor del crecimiento: progreso económico y social.
3. Banco Mundial (2005). DR-CAFTA: Challenges and opportunities for Central America". Traducción libre.
4. Ballau Ronald H. (2004), "Logística" 5ta Edicion, Ed. Pearson Education. México. (p. 2-6).
5. Castro, Marco, (2010) "Diagnóstico y propuestas para el mejoramiento de los procesos de logística y aduana en la región de Centroamérica y Panamá"CEPAL. Copyright © Naciones Unidas, abril de 2010. Santiago de Chile (p.39-41).
6. Czinkota, Michael R "Marketing Internacional" Mcgraw Hill 1996 (p. 76-79)
7. Clement, Norris et al, (1999) "Principios de Macroeconomía", Ed. Prentice Hall (p.59).
8. Código del Comercio de Guatemala
9. Cuaderno de Trabajos. "Tratados Comerciales e Integración Regional. Desafíos para el Sector Agropecuario y Rural de CA". Cuaderno 3. Ed. Fundación Nacional para el Desarrollo. Centro Cooperativo Sueco. San Salvador 2008. (p. 10)
- 10.De León Wong, Benajamin (1969) "Evolución del Comercio Exterior de Guatemala", tesis de Licenciatura USAC, Guatemala, (p 25-31).
- 11.Diccionario de Ciencias Sociales (1975) Madrid, Instituto de Estudios Políticos (p. 1156).
- 12.Guerra-Borges, Alfredo (2006). "Guatemala: 60 años de historia económica. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo", (p. 251).

13. Guinart, Martín, "Efectos de la Integración económica" Centro Argentino de Estudios Internacionales www.caei.com.ar
14. Gónzales Serrano, María M. y L. Trujillo. (2006). "La medición de la Eficiencia en el Sector portuario: revisión de la evidencia Empírica", (p. 3).
15. Goldin, Ian y Kenneth Reinert (2007) "Globalización para el Desarrollo", - comercio, financiación, ayuda, migración y políticas- Ed. Planeta Colombiana S.A., Colombia, (p. 28-29.).
16. Informe Estadístico (2008), Dirección de Estudios y Proyectos, Comisión Portuaria Nacional.
17. Informe Estadístico (2009), Dirección de Estudios y Proyectos, Comisión Portuaria Nacional.
18. Informe Estadístico (2010), Dirección de Estudios y Proyectos, Comisión Portuaria Nacional. (Presentación. Ing. Rolando Rousselin).
19. Kissinger Henry in James E. Dougherty and Robert L. Pfaltzgraff Jrs 1996. "In Contending Theories of International Relations, a comprehensive Survey", 4a Edition, Addison-Wesley Educational Publishers Inc, New York, (p. 78-80).
20. MINEC El Salvador (2003). DR-CA-USA CAFTA: documento explicativo.
21. López Fillafañe, Víctor. (1997) "Globalización y Regionalismo desigual", México, Siglo XIX, (p.13).
22. López Urizar, Erasto René (1997) "Potencialidad de los productos tradicionales y No tradicionales en el contexto del comercio exterior de Guatemala ", Tesis de Licenciatura, Guatemala, USAC Capitulo I, (p. 13 - 14).
23. Montiel Argüello, Alejandro (1980) "Manual de Derecho Internacional Público" Ed. Fondo de Cultura Económica. México D.F. (p.150).
24. Lugo T, Eduardo E. (2009) Conferencia: "Reducción de costos en las operaciones portuarias: ¿Cómo referenciamos las mejores prácticas y tenemos resultados exitosos a través de indicadores?", V Congreso Marítimo Portuario Regional.

25. Morales Hernández, Saúl (1969) "El comercio Exterior de Guatemala: antecedentes y consecuencias" tesis de Licenciatura, USAC p. 29-38 Guatemala.
26. Observatorio: "EL TLC entre los Estados Unidos, Centroamérica y República Dominicana en su primera año, Informe de coalición alto al CAFTA". Enero 2007. (P. 13)
27. Organización Mundial de Comercio. (1998) El comercio hacia el futuro, 2da ed., Ginebra, (p.21).
28. Osorio Arcila, Cristóbal, (1995) "Diccionario de Comercio Internacional, México, Ed. Iberoamericana" (p. 48).
29. Osorio Arcila, Cristóbal, (2006) Diccionario de Comercio Internacional, México, Ed. ECOE Ediciones, (p. 20, 385, 394, 398,399).
30. Pérez Salas, Gabriel. (2010) Presentación " Situación Económica del Sector Portuario" VI Congreso Marítimo Portuario Regional (CEPAL-Chile).
31. Pira, Fabián (2005), "Escenarios posibles para Guatemala: con TLC y sin TLC", (p.34-42).
32. Revista Enlace Portuario (2007) No. 9, octubre. Artículo: "Negociaciones de facilitación al marco Multilateral OMC", (pág. 10).
33. Ronkainen Ikka A. "Trading Blocs" Oportunity for Internanational Trade?" en Multinational Business Review.1993. (p. 1-9),
34. Ruiz, Lucrecia. (2010) Presentación VI Congreso Marítimo Portuario Regional, "Retos del Comercio Exterior en Centroamérica". CEPAL.
35. Sagavia, Ricard Marí (2003) "El transporte de contenedores terminales, operatividad y casustica". Ed. Ediciones UPC, España, (p. 39, 42- 58).
36. Sánchez, Ricardo J. (2009). La crisis: perspectiva de largo plazo en la industria marítima, señales de exceso de tonelaje y precios locos. Enlace Portuario No.15, (p. 15 6-8).
37. Sánchez, Ricardo J. (2009). La crisis: perspectiva de largo plazo en la industria marítima, señales de exceso de tonelaje y precios locos. (segunda Parte). *Enlace Portuario* No. 16, (p. 6-12).

38. Santa Cruz, Ricardo (2010) Presentación VI Congreso Marítimo Portuario Regional. "Situación del Comercio Exterior de Guatemala" AGEXPORT.
39. Segovia Cuevas, María Concepción (2007), "La oferta de servicios de transporte marítimo: (II) Infraestructura", Clase de economía marítima Presentación Powerpoint.
40. Sorensen, Max (1973) "Manual de Derecho Internacional Público, Ed. Fondo de Cultura Económica. México, (p. 200).
41. Schwartz, Pedro (2005) "Empresa y Libertad", Instituto de Economía de Mercado, Madrid. 2ª edición 1981, (p.12).
42. Telléz Hernández, Dina Maribel (2005) La política integrada de comercio exterior y el impacto en el crecimiento del comercio exterior de Guatemala en el periodo: 1994-2002 tesis de Licenciatura USAC. Guatemala, (p. 30-40).
43. Valentin Budic, Domingo. (1986) Diccionario del comercio Exterior, Buenos Aires, Ed. Depalma Anexo A (p.230)
44. Webster, Merriam (2007) Diccionario Webster, New Collegiate.
45. Hintze, Susana (s.f.) Trueque y Economía Solidaria
46. Yon Rivera (2009) Presentación "Definición de "Factores que Impactan en la eficiencia operacional de los puertos y en la cadena logística". IV Congreso Universitario Marítimo Portuario, 2009.(p.4)
47. Witker, Jorge - Hernández, Laura, (2002) "Régimen Jurídico del comercio Exterior de México" 2A. ED. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS, Universidad Nacional Autónoma de México. Cap. I y Cap II (p-5-34)

Referencias Electrónicas:

1. Consultorio de Comercio Exterior, Integración Económica:
<http://www.icesi.edu.co/blogs/icecomex/2008/10/24/integracion-economica/>
 Consultada el 13 de julio del 2010

2. Niveles de Integración Económica:
http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lni/lopez_f_ya/capitulo2.pdf
Consultada el 23 de Julio del 2019
3. Instrumentos para evaluar el impacto:
http://www.eclac.org/mexico/capacidadescomerciales/Reunion_MX_Actl/Documentos/Serie%20110.pdf
Consultada el 15 de Julio del 2010
4. Consultorio de Comercio Exterior
<http://www.icesi.edu.co/blogs/icecomex/2008/10/24/integracion-economica/>
Consultada el 11 de Julio del 2010
5. Página Oficial de la Organización Mundial de Comercio:
http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/whatis_s.htm
Consultada del 2 al 7 de julio del 2010
6. Guinart, Martín, "Efectos de la Integración económica" Centro Argentino de Estudios Internacionales www.caei.com.ar
Consultada del 7-9 de Julio.
7. CEPAL, (abril 2010) "Diagnóstico y propuestas para el mejoramiento de los procesos de la logística y aduanas en la región de Centroamerica y Panamá": Consultada el 4 de Agosto 2010
http://www.eclac.org/publicaciones/xml/3/38293/Propuestas_mejoramiento_aduanas_Centroamerica_Panama_W_301.pdf
8. Programa Economía Internacional "Integración económica (Un análisis teórico de la integración)" Disponible en:
<http://www.caei.com.ar/es/programas/economia/10.pdf>
Consultado el 4 de Julio del 2010
9. Sánchez Ortiz, A.:(2010) "*Evolución de los vínculos comerciales en América del Norte y el este asiático 1994-2004,*" Edición electrónica www.eumed.net/libros/2010a/637/
Consultado el 13 de Julio del 2010

10. Ministerio de Comercio Exterior de México. Documento explicativo
<http://www.comex.go.cr/acuerdos/cafta-dr/Documento%20Explicativo/documento%20explicativo.pdf>
Consultado del 5 al 7 de julio del 2010.
11. Schwartz, Pedro (2005) "El Área Económica Transatlántica" Publicaciones El Cato. www.cato.org Consultada el 30 de Julio del 2010.
12. Sitio Oficial de la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT),
Consultada del 4 al 6 de agosto del 2010 www.sat.gob.gt
13. Política Portuaria Marítima Nacional www.cpn.gob.gt
14. Informe "Los 4 pilares de la Clusterización", (2008) de la Comisión Portuaria Nacional. www.cpn.gob.gt