

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS
AMÉRICAS**

ESCUELA DE COMERCIO INTERNACIONAL

**COCATRAM, ANÁLISIS SOBRE LAS EXPECTATIVAS DE
CRECIMIENTO PORTUARIO QUE DEBE BRINDAR LA
COMISIÓN A LOS PAÍSES DEL BLOQUE
CENTROAMERICANO**

**MODALIDAD DE TESIS PARA OPTAR POR EL GRADO DE LICENCIATURA EN COMERCIO
INTERNACIONAL CON ÉNFASIS EN GESTIÓN ADUANERA**

**Autora
Andrea Aguilar Castro**

**Tutor
Fernando Ramírez Cartagena**

**SEDE ARANJUEZ
NOVIEMBRE, 2018**

CONTENIDO

DECLARACIÓN JURADA	1
DEDICATORIA.....	2
CALIFICACIÓN DEL TUTOR.....	3
Resumen ejecutivo	4
CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN	7
Planteamiento del problema de investigación.....	7
Objetivos de la investigación	10
Objetivo general	10
Objetivos específicos.....	10
Justificación de la investigación.....	10
Antecedentes de la investigación	12
Proyecciones.....	15
CAPÍTULO II: MARCO DE REFERENCIA.....	16
Comercio internacional	16
La evolución del comercio internacional y su apertura a nuevos mercados	17
Economía del libre mercado	18
La mano invisible del mercado.....	19
Importancia de la apertura de los acuerdos de libre comercio	20
Organismos y programas nacionales e internacionales que fortalecen las funciones en el comercio internacional de los países.....	20
La Cámara de Comercio Internacional Costa Rica	21
La Organización de las Naciones Unidas (ONU)	21
El Centro de Comercio Internacional (INTRACEN-ITC)	23
La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)	24
La Organización Mundial del Comercio (OMC)	26
Los inicios del transporte marítimo como necesidad al crecimiento económico	26

Desarrollo sostenible de ciudades portuarias en Costa Rica	29
¿Qué es una ciudad portuaria?.....	29
Programa integral de investigación para el desarrollo de ciudades portuarias en Costa Rica	
PROCIP	31
Comisión Centroamericana de Transporte Marítima-COCATRAM	33
¿Quién es COCATRAM?.....	33
Reseña histórica.....	35
Objetivos y funciones de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo	
(COCATRAM).....	36
Estrategia marítima de implementación en la región centroamericana a través de las funciones de	
COCATRAM	43
Transporte marítimo	46
Puertos	46
Política marítima comunitaria	47
Administraciones marítimas	47
Capacitación y formación.....	48
Los espacios marinos costeros.....	48
Sistema de información estadística portuaria de Centroamérica	50
Movimiento de carga por país y puerto	51
Movimiento de buques por país y puerto	53
Movimiento de contenedores por litoral en TEU	54
Análisis logístico para exportación de Costa Rica hacia El Salvador.....	56
Estadística de los niveles de exportación de Costa Rica hacia El Salvador	57
Análisis de costos logísticos según medio de transporte.....	58
Carga completa marítima exportada de Costa Rica hacia El Salvador.....	58
Carga completa terrestre exportada de Costa Rica hacia El Salvador	59
Análisis del código conducta ambiental para la gestión portuaria en Centroamérica.....	60

Proyecto fortalecimiento de la gestión ambiental portuaria en Centroamérica y República Dominicana-FOGAP	60
Proyectos actualmente en mesa de análisis por parte de COCATRAM	61
Proyecto programas de transporte marítimo de corta distancia en Mesoamérica	62
Alcance 1- Estudio de comercio del área de influencia.....	62
Alcance 2- Potenciales líneas de TMCD en Mesoamérica.....	63
Alcance 3- Diseño institucional y modelo de gestión	65
Alcance 4- Análisis de facilidades portuarias.....	65
Proyecto Golfo de Honduras	66
Componente 1:.....	67
Componente 2:.....	67
Componente 3:.....	67
Componente 4:.....	67
Componente 5:.....	68
Red de capacitación organizado por la Comisión Centroamericana de Transporte Marítima-COCATRAM	68
Costa Rica una posición a nivel internacional	70
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO	73
Enfoque de la investigación	73
Método de la investigación	74
Fuentes de información	74
Muestra de la investigación	75
Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos de la presente investigación, 2018.....	77
Fuentes primarias.....	78
Fuentes secundarias	78
Unidades de análisis	79
Características y funciones	80
Estrategias de competitividad.....	81

Facilitación y capacitaciones	81
Instrumentos aplicados en la investigación	82
Proceso para la recolección y análisis de datos	83
CAPITULO IV: ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS	85
Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos de la presente investigación, 2018.	87
Unidad de análisis 1: Características y funciones	87
Categoría 1. Desconocimiento de COCATRAM a nivel comercial.....	88
Descripción	88
Análisis	90
Categoría 2. Desconocimiento de los temas focos por tratar por COCATRAM	91
Descripción	91
Análisis	91
Categoría 3. Inadecuada interconexión portuaria	92
Descripción	92
Análisis	93
Categoría 4. Desaprovechamiento de la integración centroamericana.....	94
Descripción	94
Análisis	95
Categoría 5. Desconocimiento de las ventajas portuarias	95
Descripción	95
Análisis	96
Categoría 6. Carencias de gestión ambiental en puertos	97
Descripción	97
Análisis	98
Unidad de Análisis 2: Estrategias de competitividad.....	98
Categoría 1. Competitividad en tarifas marítimas	100
Descripción	100
Análisis	101
Categoría 2. Desconocimiento de medios de transporte.....	102
Descripción	102

Análisis	103
Categoría 3. Carencia de armonización de políticas comerciales	104
Descripción	104
Análisis	105
Categoría 4. Inseguridad en el transporte terrestre	106
Descripción	106
Análisis	107
Categoría 5. Inadecuada infraestructura portuaria.....	107
Descripción	107
Análisis	108
Categoría 6. Actualizaciones en procedimientos y tecnología portuaria.....	109
Descripción	109
Análisis	110
Categoría 7. Dependencia de canales gubernamentales	110
Descripción	110
Análisis	111
Categoría 8. Herramientas gubernamentales	112
Descripción	112
Análisis	113
Categoría 9. Competitividad portuaria	114
Descripción	114
Análisis	115
Unidad de análisis 3: Facilitación y capacitaciones	116
Categoría 1. Desconocimiento de herramientas	117
Descripción	117
Análisis	118
Categoría 2. Falta de organismos capacitadores.....	119
Descripción	119
Análisis	121
Categoría 3. Consideraciones portuarias	121

Descripción	121
Análisis	123
Categoría 4. Objetivos en común	124
Descripción	124
Análisis	125
Categoría 5. Generación de conocimiento.....	126
Descripción	126
Análisis	127
Interpretación de datos	127
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	132
Conclusiones de la investigación	132
Recomendaciones de la investigación.....	135
Referencias de la investigación.....	138
APÉNDICE	142
Apéndice 1: Instrumento aplicado en la presente investigación.....	142
Apéndice 2: Noticia-La Universidad Marítima Internacional de Panamá acogerá en centro de cooperación en tecnología marítima para la región de Latinoamérica.....	144
Apéndice 3: Noticia-Corea alista plan maestro de puertos La Unión y Acajutla.....	145
Apéndice 4: Noruega es el primer país que ratifica el régimen de indemnización para las cargas de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas transportadas a bordo de los buques	146

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Cronología- En la formación de COCATRAM	36
Tabla 2. Resolución N°5-80- Acuerdos contraídos en reunión de ministros responsables de la integración Centroamérica	38
Tabla 3. Entrevistados	77
Tabla 4. Unidades y categorías de análisis.....	86

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 2. Características y oportunidades de los puertos	30
Ilustración 3: Movilización de carga por país (Miles TM) I, II, III trimestre 2018	51
Ilustración 4. Movilización de carga por puerto (Miles TM) Costa Rica I, II, III trimestre 2018 .	51
Ilustración 5. Movilización de buques por país y puerto (unidades) Costa Rica I, II, III trimestre 2018.....	53
Ilustración 6. Movilización de buques por puerto (unidades) Costa Rica I, II, III trimestre 2018.	53
Ilustración 7. Movilización de contenedores por país y puerto (en TEU) Costa Rica I, II, III trimestre 2018.....	54
Ilustración 8. Movilización de contenedores por puerto (en TEU) Centroamérica I, II, III trimestre 2018.....	55
Ilustración 9. Exportaciones en dólares de Costa Rica hacia El Salvador (2013-2017)	57
Ilustración 10. Participación porcentual del transporte, según valor 2017	58
Ilustración 11. Comparativo costo de exportar vía marítima de Costa Rica hacia los diferentes países centroamericanos	58
Ilustración 12. Comparativo costo de exportar vía terrestre de Costa Rica hacia los diferentes países centroamericanos	59
Ilustración 13. Estrategias de análisis- alcance 1	63
Ilustración 14. Cadena de logística terrestre actual y alternativa TCMD	64

DEDICATORIA

El comercio internacional no solo mueve profesionales, sino que mueve países, economías, ideales, políticas y sociedades; sin el comercio nuestra vida no sería la misma. No solo ser profesional en comercio internacional nos hace sentarnos detrás de un escritorio o computador y enviar correos, el país, nuestra Costa Rica, nos necesita; necesita profesionales más comprometidos que salgan a las calles, muevan políticas hacia el bien común de una sociedad la cual requiere mucha fe para progresar.

Este escrito es dedicado a todos aquellos profesionales en cualquier rama, quienes quieran una Costa Rica mejor, que deseen desde los más profundo de sus corazones no solo existir en una sociedad, sino dejar un pedazo plasmado con el fin de crear el bien común; ser una herramienta de inspiración para aquellos ciudadanos quienes realmente quieran una Costa Rica justa, libre y llena de amor.

Sería realmente injusto no dedicar este trabajo a mi familia que día con día me acompañan en este camino; la amo con todo mi ser, a mis amigos los cuales me acompañan en mis proyectos, a mi tutor que con toda paciencia y profesionalismo pudo ayudarme a inducirme en el camino correcto de esta investigación, y a todas esas personas quienes de una u otra forma me apoyaron para concluir este camino, principalmente al único ser que me tiene aquí de pie con muchas ganas de continuar; sí Señor, a ti papá Dios que me das las fuerzas y los deseos de ser mejor persona todos los días.

No deseo concluir sin antes decirles a todas las personas quienes tengan la oportunidad de leer este escrito, que los sueños son difíciles de lograr, pero no imposibles cuando se tiene mucha fe y constancia en el camino. Movernos todos los días, reinventarnos como seres humanos, salir de esa zona de confort nos hace ser mejores profesionales, sin apartarnos de nuestros valores y principios los cuales nos fueron engendrados con nuestra personalidad. Sin más que agregar, nos vemos en el viaje...

Resumen ejecutivo

En el documento, se exponen consideraciones y lineamientos para el reconocimiento de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), y se propone como tal una investigación que aluda, de forma puntual y precisa, a la gestión que ha desarrollado la comisión en virtud de sus funciones, dentro del desarrollo marítimo de la región centroamericana, su competencia y bajo qué labores se han solventado con el fin de fomentar un criterio el cual fortalezca los diferentes países integrantes.

Se inicia analizando un capítulo introductorio en el que se fundamenta: un planteamiento, los objetivos, la justificación, los antecedentes y las proyecciones. Este capítulo refuerza, de manera consolidada, los ideales del porqué se desarrolla este tema de investigación, y se dan a conocer los sentimientos del autor sobre las causas generadas a través de la observación de un problema que se enfoca en el diario vivir del comercio internacional, muy puntualmente en la logística marítima.

Posteriormente, se examinan los aspectos del contexto actual, y se reconoce, mediante la investigación presente, la importancia de contar con un organismo el cual fundamente los temas en gestión marítima. COCATRAM es un gestor mediático entre los países integrantes: Honduras, El Salvador, Guatemala, Nicaragua, Costa Rica y Panamá, que nace del marco regulador del Sistema Integración Centroamericana, el cual se fundamenta en 1991.

Dentro de los temas que se exploran, se hace referencia al trato preferencial que el gobierno de Costa Rica, a través de la Universidad Estatal a Distancia (UNED), bajo la Vicerrectoría de Investigación, acentúa con el tema del Programa de Investigación de Ciudades Portuarias (PROCIP), el cual busca, a través de la apertura de sus funciones, ser un vínculo generador de conocimiento del desarrollo ideal de las ciudades portuarias en la región de Limón, para encontrar

el equilibrio del bienestar entre su sistema portuario. La sociedad y el medio ambiente hacen relevante este programa.

En particular, se destacan algunos avances que COCATRAM ha fundamentado dentro del desarrollo de la región, los cuales han sido de vital importancia para generar competencia del sector con miras a una cara internacional. Se desarrolla una Estrategia marítima de implementación en la región centroamericana la cual se enfoca en: Transporte marítimo, puertos, política marítima comunitaria, administraciones marítimas y; por último, capacitación y formación.

Se desarrolla un apartado fundamental al Sistema estadístico marino, el cual es un concentrado de datos vitales que persigue el organismo en respuesta a obtener datos preliminares de ayuda para los importadores y exportadores, basado en: movimiento de buques, cantidad de contenedores recibidos en cada puerto centroamericano, base estadística de toneladas movilizadas, que, finalmente, genera una perspectiva de países con mejor rotación a nivel regional.

COCATRAM, como órgano responsable en virtud de sus funciones, ha desarrollado un Programa de fortalecimiento a la gestión portuaria de Centroamérica y República Dominicana (FOGAP), el cual desempeña una gestión fundamental en el control de contaminantes generados por el transporte marítimo.

Y, por último, se mencionan dos de los grandes trabajos habilitados por el organismo el Proyecto de Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica (TMCD). Uno se desarrolla como líder en desempeñar una gestión de movilización en busca de atraer más diversidad de movilización de carga a la zona; proponiendo, como motor fundamental, la descongestión en carreteras centroamericanas y, por último, se menciona el Proyecto Golfo de Honduras a través del análisis de un ejemplo fundamental acerca de la importancia de tomar medidas de gestión ambiental en procura de ser un canalizador de hábitats adecuados para las poblaciones costeras.

La diversidad de temas, los cuales se exploran en esta investigación, son el resultado de los esfuerzos que han marcado a través del tiempo un antes y un después en Centroamérica a raíz de los sistemas marítimos, y pretende seguir buscando un liderazgo que unifique el esfuerzo de cada país integrante.

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

Planteamiento del problema de investigación

A través del tiempo, las naciones alrededor del mundo, obligadas por la necesidad de intercambio de bienes y servicios, buscan establecer convenidos o bien los llamados tratados de libre comercio. Según la Convención de Viena sobre el derecho internacional, en su artículo 2, inciso a), se define tratado de libre comercio como: “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 que sea su denominación particular”, dicha relación comercial cumple con el objetivo de acrecentar relaciones bilaterales y multilaterales entre los países alrededor del mundo.

A raíz de esta necesidad, se fortalece a nivel de bloque centroamericano el Mercado Común Centroamericano, en adelante conocido MCC, ratificado por Costa Rica el 23 de setiembre de 1963, que surge con el objetivo primordial de incrementar la economía de la zona común a fin de mejorar los niveles de vida de la región. Consecuente a esta unión, el 13 de diciembre de 1991, mediante del Protocolo a la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA), surge el Sistema de Integración Centroamericana en adelante SICA como un eslabón mayor de integración a los países de Centroamérica, Belice y República Dominicana.

A pesar de que se cuenta con plataformas de mejora internacional como lo es el SICA actualmente, a nivel regional se ha llegado a estándares limitados de crecimiento debido a muchos cambios globales, y por políticas individuales de los países miembros no se ha sentido un cambio positivo en la logística de la zona.

Uno de los temas de integración que el SICA debe desarrollar es el crecimiento portuario. En el marco internacional, la modalidad marítima se puede definir como el transporte más económico y del cual se puede obtener mayor desarrollo en la región. A nivel de ente internacional, el SICA crea la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) la cual es la responsable del desarrollo adecuado de la logística marítima en la actualidad.

Y por tal se emite, a continuación; según (Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo [COCATRAM], 2008) Estrategia Marítima Portuaria Regional Centroamérica. “Reconocer el trabajo desempeñado por la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) en la formulación de propuestas que favorezcan la agilización y eficiencia del transporte marítimo de carga y pasajeros de los países centroamericanos e impulsen nuevas iniciativas de transporte marítimo de corta distancia con el Caribe. Instruimos a los responsables nacionales del tema a otorgarle prioridad a la materia, a fin de que la región aumente su competitividad.”

¿Qué beneficios ha desarrollado COCATRAM?, actualmente es una comisión del SICA obligada a dar respuesta ante los cambios de logística, pero dichos temas están poco expuestos como materia para el desarrollo. La región cada día aumenta las dificultades para la movilización a nivel de carga y de comercio, las carreteras de todo Centroamérica son inseguras y el mal estado de estas crea oposición al crecimiento en el comercio de la región.

Tal se menciona a continuación, “El presidente de la Federación Centroamericana de Transporte (Fecatrans), Marvin Altamirano, lamentó las desigualdades en la aplicación de medidas de seguridad pública en las carreteras de los países de Centroamérica y aseguró que están aumentando los robos los cuales afectan al transporte de carga de mercancías en Costa Rica.” (El nuevo diario.com, Managua-Nicaragua, 05 de marzo 2017, 12:07am)

Lo anterior hace hincapié en que la logística marítima pueda tener mayor expectativa de crecimiento para una región la cual necesita el desarrollo, el compromiso y unión de todo un bloque económico.

COCATRAM, actualmente es una comisión de la cual se cuenta con poca información, las entidades físicas y jurídicas en el ejercicio de sus funciones, deben de reconocer toda organización que aporte beneficios hacia la ejecución de sus prácticas en materia de logística, con el fin de que dichas instituciones puedan apoyar al crecimiento oportuno de la materia y acrecentar un mayor auge que sea reflejado a nivel económico.

Por tanto, se establece a continuación a manera de desarrollo la siguiente pregunta: ¿Cuáles son las expectativas de crecimiento portuario que puede brindar COCATRAM como comisión de apoyo a los países centroamericanos en materia de logística marítima?

Objetivos de la investigación

Objetivo general

Analizar el COCATRAM y las expectativas de crecimiento portuario que debe brindar la comisión a los países del bloque centroamericano.

Objetivos específicos

Describir las características y funciones del COCATRAM como comisión de fortalecimiento al ejercicio de la logística marítima.

Identificar las estrategias de competitividad que el COCATRAM ofrece como herramienta a la eficiencia marítima de la zona centroamericana.

Investigar la facilitación y capacitaciones que brinda el COCATRAM a las instituciones públicas y privadas para el crecimiento del transporte marítimo.

Justificación de la investigación

El comercio exterior es una ciencia de estudio que analiza toda la cadena de logística al cual puede ser expuesto un producto a la hora de moverse por medio de una importación o exportación, si se relaciona este concepto con la eficiencia se determina que los procesos de mejora continua en la logística es de vital importancia para mejorar el rendimiento de movilización de carga mundial, dicho ejemplo se ejecuta en los países desarrollados donde sus puertos con grandes estándares en tecnología marcan la diferencia comercial, y se multiplica; por ende, su estabilidad económica.

Este trabajo propone investigar la evolución y estructura de la logística marítima en Centroamérica a través de una comisión creada para dar apoyo y facilitación de los procesos portuarios, de esta forma determinar en qué punto del rendimiento se encuentra la región, pues se considera que a pesar de contar con una comisión establecida con el fin de obtener mejoras continuas como lo es COCATRAM, se observa la existencia de puntos a fortalecer los procesos para obtener más estabilidad en el bloque y seguir creciendo como estructura comercial.

COCATRAM, es una comisión facilitadora del Sistema de Integración Centroamericana que vela por los rendimientos y mejoras que se deben ejecutar para evolucionar en los canales de distribución portuaria. Esto permitirá una ampliación al criterio el cual puede aumentar la visión a nivel internacional.

Otros de los supuestos que se aporta a este trabajo es el tema de la liberación de los flujos de canales de transporte que se cuentan en la franja centroamericana, mediante esta investigación se desea concluir que la mayor parte de la movilización de carga se ejecuta mediante el transporte terrestre, por temas de costos y tiempo es el medio por preferencia, pero existe déficits en la distribución terrestres de los cuales se puede mencionar: largas esperas en las fronteras, caducos sistemas de información, inseguridad y por último el alto costo de los fletes de movilización los cuales son establecidos por las empresas de carga, por ser el predilecto y casi el único medio rápido de movilización existen abusos en las tarifas.

Las aseveraciones mencionadas anteriormente en este trabajo de investigación estarán siendo ejemplificadas, y se busca, como objetivo, dejar una ventana abierta para ser expuesto por las instituciones de cada país con el fin de velar por el compromiso de ejecutar mejores acciones que fomenten una economía más estable, a través de la creación de nuevas oportunidades en la logística marítima.

Antecedentes de la investigación

La logística marítima es un tema que ha dado un salto a nivel internacional y más aun hablando de América Latina como progreso para el desarrollo. Durante muchos años los países con poco subdesarrollo se han quedado observando el potencial logístico que han creado los países europeos con infraestructuras abrumadoras, situación que fue evidente para Costa Rica desde mucho tiempo atrás. Esto sitúa una fecha desde 1998 cuando la cadena de logística no era la óptima.

Surgen los primeros índices donde ubicaban que Costa Rica necesitaba surgir como potencia tal se expresa en el siguiente artículo “Representantes de la Cámara de Exportadores y la Asociación de Agentes Aduaneros de Costa Rica manifestaron su preocupación por la inestabilidad e ineficiencia de los muelles costarricenses y anticiparon que una salida de no modernizarse el sistema operativo, sería sacar los productos de puertos como Panamá” (Luis Reinaldo, Competencia cercana- Al Día, Viernes 06 de marzo 1998).

Ante esta situación fue evidente que había una necesidad de darle relevancia a ciertos temas en la logística donde solo el gobierno en ese entonces podía dar salvaguarda para evitar caos en los sistemas con lo que se contaban en esa fecha, una respuesta del gobierno de Costa Rica la cual era precedido por el Doctor Miguel Ángel Rodríguez fue la creación de una institución que ayudara a fortalecer el órgano de transporte y en donde se emite “En los próximos días el ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata, firmara junto al presidente de la Republica, Miguel Ángel Rodríguez, el decreto ejecutivo que pondrá a operar un Consejo Portuario encargado de coordinar lo relativo a esta materia, junto con la modernización tecnológica de los sistemas operacionales y de los equipos utilizados” (Marcela Centero, Consejo Portuario regulará muelles- La Prensa Libre, Viernes 26 de junio 1998).

Lo anterior es una mirada donde se ejemplifica que los sistemas portuarios tenían una realidad que debía combatir con recursos los cuales solo los encargados en los diferentes

ministerios podían ejecutar, fue un criterio que se vislumbraba mucho tiempo atrás, a pesar de esos esfuerzos a nivel de Centroamérica para esa fecha no distinguía una organización que luchara por la unificación de un sistema integral.

Según el siguiente artículo emitido por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe en adelante CEPAL “Para muchos puertos del MCCA y el CARICOM, ha sido hasta la fecha imposible atraer servicios de transbordo. La mayoría incluso siguen siendo operados por empresas estatales, con índices de eficiencia bajos, esquemas laborales anticuados, e insuficientes inversiones en infraestructura y telemática. Reformas portuarias equivalentes a las realizadas en países sudamericanos, Panamá, y México, siguen pendientes en la mayoría de los países de Centroamérica y el Caribe. Tales reformas beneficiarían la competitividad y el comercio en general, incluyendo la relación entre el MCCA y la CARICOM” (Boletín, Transporte Marítimo en Centroamérica y el Caribe, Edición No 197, enero 2008).

Con la integración del bloque centroamericano se cumple un objetivo que pretende alcanzar la unificación de las naciones de la región durante muchos años, el cual ha permitido avances y retrocesos en todo este tiempo, dicha integración no solo es por alcance comercial sino que conlleva una unión la cual hace referencia a una inclusión en conjunto en los diferentes aspectos sociales, comerciales, económicos y defiende a la vida en los derechos igualitarios, por tal motivo el impacto de avance en temas ha sido mínimo y expuesto a controversias, por los diferentes integrantes ya que el unificar todos los aspectos mencionados anteriormente se analiza como una posible barrera de aceptación por todos los países miembros.

El SICA ha sido un marco de búsqueda igualitaria que pretende ser una herramienta para el desarrollo, integración y unificación de ideas las cuales lleven al bloque un esquema de oportunidad para la región, dentro de los objetivos del SICA y el cual se respalda por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas en adelante ONU, a trabajar de forma integrada por la zona donde se fortalezca la región como bloque económico con el fin de ingresar triunfalmente en la economía internacional.

Por tal motivo la importancia de crear instituciones o cámaras del estado que sustenten las acciones en materia propia y deben ser ejecutadas de forma rápida y ágil por las políticas de los estados, tal se menciona como perspectiva En “Crecimiento inclusivo: retos y oportunidades para Centroamérica y República Dominicana- compendio del Banco Interamericano de Desarrollo” se presentan opciones de política para los países de la región con el fin de impulsar el crecimiento económico inclusivo en el mediano plazo y mitigar los riesgos del contexto internacional actual.

Consecuente a toda esta necesidad de crecimiento, el 15 de julio de 1980 nace la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo COCATRAM, que tiene como objetivo atender de forma precisa y concisa todos los asuntos portuarios de Centroamérica, a la adopción de políticas y decisiones con el fin de lograr una relación armoniosa de la zona al igual que tener una institución la cual represente los juicios de legalidad y coherencia que pueda llevar un bloque económico más eficiente.

Tal como se expone en el Compendio de estrategia marítima portuaria regional Centroamérica (COCATRAM, 2012): “Con más del 90% del comercio mundial por volumen es transportado por el mar, el transporte marítimo se mantiene como el principal eslabón de la cadena comercial. En el 2010 el volumen de comercio marítimo alcanzó los 8.02 billones de toneladas. De hecho, durante las últimas tres décadas, la tasa anual promedio de crecimiento se estimó en un 3%”.

Se puede definir, con respecto a lo anterior, que el motivo rescatado en el texto vislumbra que al transporte marítimo se le debe dar más apogeo. Costa Rica y el bloque deben mejorar sustancialmente muchas formas de comercializar y redefinir las políticas individuales de cada gobierno, con el apoyo de COCATRAM y varias instituciones locales para el crecimiento económico regional de Centroamérica.

Proyecciones

A partir de este trabajo, se desea reconocer los fundamentos de apoyo con el propósito de velar por el mejoramiento de la logística marítima, y de manera inherente incentivar a los países integrantes en la búsqueda de las herramientas que ayuden a fortalecer una economía de escala sostenible para la región. Esto se desea analizar a través de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo, la cual es una institución facilitadora creada por el SICA como recurso de apoyo al mejoramiento de la zona en temas de logística portuaria; y se deben identificar los objetivos y las funciones que desarrolla el COCATRAM.

De esta forma, se podrá definir de mejor manera el objetivo de la creación de las diferentes cámaras de comercio que nacen de consecuencia de una necesidad de fortalecimiento en el ejercicio de las funciones, y detallar la competitividad la cual debe ofrecer COCATRAM como institución impulsora del desarrollo comercial.

De forma general, se busca comprender las facilitaciones y capacitaciones que ejecuta COCATRAM. Se deben dejar claro los puntos de evolución que Centroamérica puede generar para el mejoramiento de su actividad, con el fin de establecer un canal óptimo donde cualquier figura representativa, en el área de logística, pueda sentir la respuesta de una institución que brinde el fortalecimiento adecuado hacia sus funciones.

CAPÍTULO II: MARCO DE REFERENCIA

Comercio internacional

El comercio internacional se puede describir como uno de los mecanismos que utiliza el ser humano para el intercambio de bienes y servicios. Es considerado un medio eficaz que conduce a establecer conexiones entre personas, empresas y países. Según la (Universidad Autónoma de México [UNAM], s.f.), el concepto de comercio internacional “es un concepto más amplio, pues abarca el flujo de las relaciones comerciales internacionales, sin hacer referencia a un país en específico, es decir, un 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 cual participan las diversas comunidades humanas”.

Tal como se detalla anteriormente, el comercio internacional abarca un mundo amplio de procesos y formas de visualización; las economías que utilizan el comercio internacional son economías consideradas abiertas, en las que practican sus funciones, a través de importaciones o exportaciones dentro de regulaciones proteccionistas, sin llegar a la autarquía. Mucho de los procesos en la logística conforman de manera inherente a los sistemas políticos de cada estado, por lo que sobrellevar estas formas de negociación dinamiza las economías y el bien común de las sociedades.

Según el (Centro Iberoamericano de Estudios Internacionales [CIBEI], 2016), “el comercio internacional, actividad propulsora del intercambio de bienes, servicios, capitales y tecnologías entre los países, es hoy por hoy el componente más representativo de la riqueza y el poder del mundo”. Como se menciona anteriormente, el comercio genera la liquidez más importante en las repúblicas como parte efectiva de la cuenta corriente de la balanza de pagos. Por medio de la movilidad de mercancías, se obtienen los mayores ingresos y los países evitan sus déficits mediante la compensación de estas cuentas.

Para comprender el comercio como herramienta eficaz de crecimiento macroeconómico, se deben explicar las funciones del dinero y la forma en que los pobladores del mundo comprendían el concepto de traspaso de bienes. En muchos lugares, la población se modifica y evoluciona hacia una sociedad de bien común, donde el principal medio de supervivencia era la acumulación de la moneda que rige en esa parte de la sociedad.

La evolución del comercio internacional y su apertura a nuevos mercados

Según El Libro de la Economía, DK Español, “el trueque es el sistema de intercambio en el que bienes o servicios se intercambian por otros directamente, sin usar un medio de cambio como el dinero”. (Kindersley, 2013 p.343), La economía del trueque fue el principio del comercio y un pago efectivo; sin embargo, con el proseguir de los años, dicho intercambio perdió el verdadero significado del valor real de un objeto, por lo cual este concepto se tuvo que dejar atrás.

Si bien el dinero era algo relativo, la economía evoluciona y el pensamiento del ser humano se convierte en algo llamado materialismo. Con el trueque solo se podía intercambiar con una persona interesada en algo de nuestro poder, por lo cual, el concepto de comercio queda limitado en muchos aspectos. Debido a lo anterior, las economías a nivel internacional responden ante este vicio y surge unas nuevas formas de replicar.

En términos de expansión, se pueden mencionar algunas culturas que dieron origen al crecimiento y evolución del comercio. Ellas fueron la principal base, tal como se menciona, según el Centro Iberoamericano de Estudios Internacionales (CIBEI, 2016), “en la antigüedad a imperios que se destacaron por ser grandes comerciantes como el Egipcio, el Babilónico, el Otomano – y por sobre ellos – el Fenicio; y después de Jesucristo, el Bizantino, a partir del siglo XVI, empezó a adquirir mayor relevancia con la conformación de los imperios coloniales europeos, y se convirtió en un instrumento de política expansionista”.

Al pasar los años, surgen en las sociedades muchos conceptos y teorías que explican una evolución la cual ningún ser humano puede detener. Cuando las personas evolucionan y se vuelven más especializadas, evolucionan de igual forma su pensamiento, su forma de vida y conforme a este su economía. Durante los años 1723-1790, un pensador llamado Adam Smith explica un concepto llamado la mano invisible, donde promueve una necesidad del mercado de bienes y servicios en poner un orden a la economía.

Derivado a todo lo anterior, se pudieron explicar muchas teorías, y la evolución que ha dado el comercio internacional no forma parte de esa evolución, sino se concibe como la necesidad que surge entre los pueblos alrededor del mundo. Ante dichos cambios, las personas, instituciones, los organismos y cualquier ente organizado con fines de lucro o sin estos responden ante un concepto llamado: Economía del libre mercado.

Economía del libre mercado

Adam Smith detalla su opinión al respecto de la evolución de una economía. Según El Libro de la Economía, DK Español, “Occidente ya había sufrido una gran revolución antes del siglo XVIII, cuando los países pensaron de ser sociedades agrícolas a comerciales. Durante la Edad Media, las ciudades se desarrollaron y se unieron mediante caminos, carreteras y mares”. (Kindersley, 2013, p.56)

Esto es el pensamiento el cual se genera entre las masas; existe una razón por la cual unir se para creer en la estabilidad y de esa forma abrirse a nuevas formas de progreso masivo. Al encontrar la unificación, las personas disfrutaban de un mercado libre y se generan intercambios que ayudaban al bien común.

Una de las razones más importantes de generar crecimiento es buscar la estabilidad personal, en el instinto de supervivencia donde las personas, además de encontrar la razón de obtener productos los cuales sean de su beneficio, generen economía para su bien y el de la sociedad; por tanto, se deriva un control en el que los gobiernos interfieran con el propósito de no ver afectado el orden de una república. Bajo ese concepto, surge el siguiente término que ayuda a comprender, de mejor forma, el origen que hoy da fundamento al control de los estados.

La mano invisible del mercado

Según El Libro de la Economía, DK Español, “el concepto de Adam Smith según el cual el hecho de que la gente persiga su propio interés redundará en un beneficio colectivo para la sociedad, como si una mano invisible guiara el mercado”. (Kindersley, 2013, p.342). Por tanto, se detalla que la economía es un bien común, y cualquier acción la cual genere un esfuerzo económico afecta de forma directa e indirecta al estado como bien de desarrollo conjunto.

Según El Libro de la Economía, DK Español, “su rivalidad y deseo de beneficios es guiado por una mano invisible que le conduce a un objetivo que no forma parte de su intención, que sin saberlo actúa en beneficio del interés general de la sociedad”. (Kindersley, 2013, p.56). Conforme a lo anterior, se explica cómo la ley de la oferta y demanda trabaja en conjunto y de manera indirecta. Adam Smith indica que el comercio es un proceso de encadenamiento en el cual todos los actores se ven beneficiados.

Por consiguiente, el consumidor de una forma indirecta puede fortalecer o debilitar un productor. Conforme a los gustos, todo individuo actúa bajo un interés propio, el cual genera una competencia, y dicho mercado buscará el precio el cual se ajuste a sus necesidades, y el competidor con el mejor precio tendrá relevancia en ese mercado.

Importancia de la apertura de los acuerdos de libre comercio

Según El Libro de la Economía, DK Español “en el siglo XVIII, Adam Smith se mostró en desacuerdo con un pensamiento, lo importante no es la riqueza de cada nación, sino el de todas las naciones, además el pozo no es del todo limitado, puede crecer con el tiempo, pero solo si el comercio entre naciones es libre. Si se permite el comercio, el mercado crecerá continuamente y acabará enriqueciendo a todos los países”. (Kindersley, 2013, p.35).

Smith, durante muchos años posteriores, fue considerado un pensador idealista que marca un antes y un después de la mente inusual de los pensadores. Él aseveraba que las restricciones en los países entorpecen el andar del comercio, que día con día las naciones alrededor del mundo eliminan los canales que restringe las importaciones, con el simple hecho de poder generar más desenlace en la cadena que mejore la libre movilidad.

Por tanto, los acuerdos comerciales son un proceso el cual surge de la realidad, es un método que no tiene fin y genera constantes cambios en la perspectiva económica de todos los países alrededor del orbe. Se une de manera inherente al proceso de globalización; el cual sufre cambios y genera conocimiento adherido que permite un autocontrol de los gobiernos y habitantes alrededor del mundo.

Organismos y programas nacionales e internacionales que fortalecen las funciones en el comercio internacional de los países

Los organismos nacionales e internacionales son creados por los gobiernos donde se abarcan temas relevantes y dan apoyo a las instituciones públicas y privadas en los diferentes temas que conlleva una economía. Los gobiernos dedican sus esfuerzos para crear sostenibilidad y nuevas oportunidades para todos los sectores de la sociedad. Son una necesidad y una obligación el brindar

mecanismos que faciliten y capaciten a los diferentes sectores en pro de tener un mejor progreso económico con el fin de lograr una sociedad sin exclusión.

La Cámara de Comercio Internacional Costa Rica

Según la (Cámara de Comercio Internacional Costa Rica [ICC], 2018), en su cuenta virtual se comentan algunos aspectos por los cuales fue creado el organismo y bajo qué principios se fundamentan sus acciones en el progreso comercial de Costa Rica.

La ICC Costa Rica se creó en marzo del 2002 tras el reconocimiento de la importancia que tiene para nuestro país la promoción del sistema de mercado libre de bienes y servicios, el impulso del comercio, el fomento de inversiones y la autorregulación de los negocios internacionales.

Asimismo, por el deseo de la comunidad empresarial costarricense de jugar un rol cada vez más activo en la formulación de políticas que afectan las transacciones en las negociaciones internacionales. La ICC Costa Rica es el vínculo permanente de sus miembros con la ICC. Como Comité Nacional externa las preocupaciones y sugerencias de las empresas a la ICC y al Gobierno de Costa Rica. Entre sus funciones, promueve, además, actividades y eventos que dan a conocer la labor de la ICC en diversiones temas de actualidad. (ICC, 2018)

El ICC pone a disposición de la sociedad un sistema de capacitaciones, en el cual se busca promover los diferentes temas en el aérea del comercio exterior, para de esta forma brindar mejores perspectivas de crecimiento y desarrollo en los sectores de la economía, ser centros que capten información para el desarrollo sostenible y además brindar fuentes de alimentación focalizadas en el sector empresarial. Estos son algunos de los motivos por lo cual el ICC se pone a disposición de la sociedad costarricense.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU)

La Organización de la Naciones Unidades, en adelante ONU, nace el 24 de octubre de 1994 después de que 51 miembros firmaran la ratificación de la carta de la ONU. Actualmente, son 193

los participantes, cada uno representa un país diferente. Las ONU más que un organismo es un foro de apoyo internacional que gesta la unificación de las ideas a los diferentes temas los cuales afectan el orden mundial.

Según La (Organización de las Naciones Unidas [ONU], s.f.), los temas más importantes por tratar son “La seguridad, el cambio climático, el desarrollo sostenible, los derechos humanos, el desarme, el terrorismo, las emergencias humanitarias y de salud, la igualdad de género, la gobernanza, la producción de alimentos y muchos más”.

La ONU, en función de trabajar de una manera adecuada, recae sus temas bajo cinco sectores esenciales los cuales administran los tópicos para que puedan ser abarcados de manera correcta y precisa. Según (ONU, s.f.), los consejos administradores son: “Asamblea General, Consejo de Seguridad, Consejo Económico y Social, Consejo de Administradores Fiduciaria, Corte Internacional de Justicia y la Secretaría”.

A nivel internacional y en relación al comercio, la ONU juega un papel elemental en busca de la paz entre las repúblicas y los vicios a los cuales se pueden ver enfrentados. La ONU pone a disposición de los gobiernos un foro a nivel internacional, donde se llevan temas de conflictos políticos, sociales, ambientales; o cualquier otro tema que un país soberano piense que sea fundamental para ser tratado por dicha institución. De igual forma, la ONU brinda apoyo al comercio internacional, el cual es una herramienta óptima la cual busca el desarrollo comercial a nivel internacional.

Según el Departamento de Información Pública de las Naciones Unidas (Síntesis de la ONU, febrero 2002, p.2), “los organismos de las Naciones Unidas determinan las normas de seguridad y eficiencia del transporte aéreo y contribuyen a mejorar las telecomunicaciones y aumentar la protección al consumidor”, por tal relación que existe entre estos temas, el comercio internacional se sitúa en aspectos sociales y políticos de cada país; por ende, la ONU pondrá todos

sus recursos para el bien social, político y comercial. Es un organismo fundamental que pretende el desarrollo de la internacionalización entre los países alrededor del mundo.

El Centro de Comercio Internacional (INTRACEN-ITC)

El Centro de Comercio Internacional es una agencia la cual trabaja de manera conjunta entre la (Organización Mundial del Comercio y las Naciones Unidas. Según el Centro de Comercio Internacional [INTRACEN], s.f.), “nuestro objetivo es que las empresas en países en desarrollo sean más competitivas en el mercado global, acelerando el desarrollo económico y ayudando a conseguir los objetivos de desarrollo del milenio de las Naciones Unidas”.

El INTRACEN es un organismo en apoyo al desarrollo sostenible de las economías, es un centro de colaboración a los pequeños empresarios. Según El Centro de Comercio Internacional (INTRACEN, s.f.), “la misión del INTRACEN es asegurar el éxito de las exportaciones de pequeños negocios mediante la conexión de PYMES de países en vías de desarrollo y economías en transición al sistema de comercio mundial”.

Dicho organismo posee como prioridad trabajar en pro del desarrollo de los países con menor índice de comercio internacional, principalmente en países sin costas e insulares como la zona del continente africano. Es un centro de gran importancia, el cual cuenta con poco reconocimiento a nivel internacional; uno de los propósitos de la mención en esta investigación es ser una herramienta de promulgación de información.

Según la noticia virtual: ITC lanza portal de información de precios de mercados, (Centro de Comercio Internacional [ITC], 2018), con fecha de publicación 10 de julio del 2018, “El Centro de Comercio Internacional (ITC) ha anunciado el lanzamiento de una base de datos en línea que permite acceder a precios y datos actualizados de más de 100 productos agrícolas. El portal de

información de precios ofrece también investigaciones y las últimas noticias sobre productos básicos agrícolas”.

Con base en esta publicación, el comercio es una canal cambiante el cual requiere actualización y programas gubernamentales los cuales aporten a las empresas estrategias de fortalecimiento para la toma de decisiones en su campo de negocio, por tal, el ITC les permite conocer de manera precisa una fuente de información que ayude a tener un mercado más competitivo.

Según (ITC, 2018), “El portal se basa actualmente en los datos proporcionados por Thomson Reuters y el Agricultural Marketing Service (AMS) del Departamento de Agricultura de Estados Unidos. El ITC está trabajando ya en la ampliación del portal”.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en adelante UNCTAD, tiene sede en Ginebra, Suiza, y fue creada en 1964 como un órgano subsidiario de la Asamblea General de las Naciones Unidas. Cuenta con 193 estados miembros, los cuales buscan apoyo al desarrollo comercial y de inversión.

Según la (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo [UNCTAD], s.f.), “las actividades de labor que desarrolla la UNCTAD son: Globalización y desarrollo, Comercio y productos básicos, Inversión y desarrollo de la empresa, Tecnología, Transporte, Eficiencia comercial y desarrollo de los recursos humanos”.

Existen puntos importantes en el que UNCTAD trabaja constantemente para el mejoramiento de estos obstáculos comerciales en el transporte. Según la Logística comercial y las cadenas de valor mundial, (UNCTAD, febrero 2008, p.7), incisos a)-j)). Se pueden mencionar algunos de los obstáculos que enfrenta el transporte en la logística de distribución a nivel mundial:

- La escasez o la utilización poco eficaz de los servicios disponibles debido a problemas de capacidad.
- La excesiva regulación y la segmentación de los servicios de transporte y los monopolios de servicio.
- La ineficiencia institucional y los problemas de procedimiento.
- La mala gestión interna de los organismos y el sector privado.
- La falta de un marco jurídico apropiado basado en reglas y normas uniformes internacionales acordadas.
- Los procedimientos aduaneros y fronterizos no armonizados y no alineados.
- Las malas condiciones o de la infraestructura física o su inexistencia.
- La falta de acceso a las redes mundiales de transporte.
- La falta de acceso a la financiación en forma de inversión pública o privada.
- La falta de acceso a la infraestructura de información y comunicaciones y su incompatibilidad con los requisitos internacionales.

Tal como se visualiza en el apartado anterior, los problemas en el transporte no solo dependen de las cadenas internas de cada país, si no que se relacionan de manera conjunta a muchos obstáculos los cuales se enfrentan tanto instituciones públicas como privadas. El trabajo en el comercio internacional no es más que un desarrollo de encadenamiento, lo que afecta un país puede tomar medidas de forma inherente en otro; por ese motivo, el desarrollo paulatino, pero de manera igualitaria es un elemento principal para el desarrollo de una economía globalizada.

La Organización Mundial del Comercio (OMC)

La Organización Mundial del Comercio, en adelante conocido como OMC, tiene sede en Ginebra, Suiza. Dicho organismo nace el 1 de enero del 1995; fue creada en las negociaciones de la ronda de Uruguay (1986-1994). Cuenta con 164 miembros activos que representan el 98 % del comercio mundial.

Según la (Organización Mundial del Comercio [OMC], 2018), “La Organización Mundial del Comercio (OMC) es la única organización internacional la cual se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países. Los pilares sobre los que descansa son los acuerdos de la OMC, los cuales han sido negociados y firmados por la gran mayoría de los países que participan en el comercio mundial y ratificados por sus respectivos parlamentos. El objetivo es ayudar a los productores de bienes y servicios, los exportadores y los importadores a llevar adelante sus actividades”.

Los inicios del transporte marítimo como necesidad al crecimiento económico

Los sistemas de transporte a nivel de Costa Rica siempre han dependido de su vinculación a los procesos de encadenamiento internacional, ya que por su tamaño territorial su independencia es limitada en varios aspectos sociales, políticos y principalmente económicos. Hubo un periodo en la economía de Costa Rica donde los mercados se dinamizaron en gran medida. Esto se esboza a continuación.

Según el texto: Evolución del Comercio Exterior y del Transporte Marítimo de Costa Rica 1821-1900 de la Editorial UCR “el dinamismo del comercio exterior durante el XIX puede explicarse en función de los siguientes factores: mercados en expansión para los productos nacionales; decisiones políticas afortunadas en cuanto al fomento de las exportaciones; desarrollo

de una actividad empresarial de productores; navieros y cambios en la tecnología de los transportes”. (Sáenz, 2003, p.11).

Lo destacado en el apartado anterior fueron los factores para que el comercio internacional en Costa Rica tenga, en la actualidad, una forma de liberación mercantil. Las herramientas se intensificaron con la visibilidad obtenida al comercio de exportación en gran medida por el café y el banano, los cuales fueron los productos que ocupaban mayor relevancia por los productores. Fue una apertura constante que permitió que la sociedad obtuviera una participación y una mejor estabilidad en dicha época.

Según la obra *Evolución del Comercio Exterior y del Transporte Marítimo de Costa Rica 1821-1900*, Editorial UCR, “dentro del grupo de agricultores, hubo unos quienes lograron desarrollar su capacidad como comerciantes, y pasaron a formar, en asocio con algunos extranjeros, la nueva clase de productores-comerciantes-exportadores”. (Sáenz, 2003, p.12). Por tal efecto; ante dichas relaciones económicas, el café de América Latina llegó a penetrar los mercados europeos, bajo esta necesidad de traslado, intervino el transporte y la eficiencia que ocupaba la zona para acercarnos a mencionadas regiones.

Los mayores acercamientos de navíos en el Pacífico de Costa Rica se dieron alrededor de 1830, con la llegada de buques europeos que arribaban con la necesidad de búsqueda de nuevas fuentes de alimentación y comercio. Para ese año, los buques eran óptimos para trasladarse, pero lentos y caros; lo que convertía en un recurso desventajoso para el amplio mercado que el café demandaba. En los años siguientes, se comprendía una visión al cambio; el cual se menciona a continuación.

Según el libro *Evolución del Comercio Exterior y del Transporte Marítimo de Costa Rica 1821-1900*, Editorial UCR, “una evolución importante en la tecnología del transporte marítimo ocurrida entre 1830 y 1850, condujo adoptar técnicas que redujeron el tiempo de viaje de navíos

dedicados a transportar bienes de alto valor, a través de largas distancias”. (Sáenz, 2003, p.15). Esto daba un valor agregado a las rutas y permite mayor competitividad y una mejor versión para la zona centroamericana. Dichos esfuerzos destacan la dedicación de los países para ese entonces, con una economía poco desarrollada.

Por tal razón, se menciona, a continuación, según la obra supracitada en el párrafo anterior, que “los mejores precios pagados por el café costarricense, fueron gracias a su calidad y probablemente el menor costo de producción por unidad debida a la fertilidad de los suelos y al buen clima”, Costa Rica, desde años atrás, se destacó por su buen papel y desempeño en los mercados internacionales. Esto fructificó y dio los mejores años, donde el café pasó de ser una ventaja para la economía, a ser de manera confirmada el mejor producto de competitividad para Costa Rica.

Si se traslada toda la versión del desarrollo, Costa Rica pretendía tener, bajo el análisis anterior, un mejor desarrollo del transporte marítimo, bajo estándares de calidad y una mejor proyección en estadística portuaria. Actualmente, a nivel de Centroamérica, se cuenta con estándares de poco desarrollo. El transporte marítimo para la zona centroamericana es un elemento potencial; muchas regiones y sus habitantes dependen de la economía que obtiene por medio de este transporte, ya sea para vivir o contar con un medio de comunicación el cual nos acercara al mundo internacional.

Este desarrollo del comercio internacional ha permitido que los pobladores tomen el acercamiento de estos medios como una oportunidad de crecimiento económico. De esta evolución se adhiere de forma inherente un progreso intensificado que los gobiernos deben exponer y ofrecer a los países no solo por el aumento de una liquidez a los flujos, sino porque, de esta forma de vida, muchas de las personas obtienen los ingresos más rentables los cuales conforman su estabilidad personal.

Desarrollo sostenible de ciudades portuarias en Costa Rica

¿Qué es una ciudad portuaria?

Según COCATRAM, Estudio de Factibilidad del desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Mesoamérica, Panamá, 2013, los puertos se definen como “Bahía o lugar resguardado donde se encuentran las Instalaciones portuarias”. Son definidos en la actualidad como uno de los principales medios económicos de desarrollo en la logística aduanera. La evolución del transporte marítimo ha sido una necesidad al crecimiento desmesurado que la globalización ha realizado en las sociedades y; por consiguiente, los centros de operación marítima buscan la forma de responder ante dichos cambios.

El Dr. Phill. Róger Humberto Ríos Duarte, director de investigación del Programa Integral de Investigación para el Desarrollo de las Ciudades Portuarias, en adelante PROCIP, en entrevista presencial con fecha del 10 de setiembre del 2018, asevera que “un puerto es una realidad que generan los países en progreso con visión futurista al crecimiento, sus formas de progreso afectan de forma directa a las ciudades en los cuales se sitúa dicha zona territorial, son una oportunidad de fortalecimiento, apertura comercial, crecimiento infraestructural y acceso a nuevas oportunidades laborales”.

Por tanto, la evolución marítima que se ha generado en los últimos años, va relacionado en gran medida a la actividad portuaria, la cual nace de una estructura de fortalecimiento intrarregional en el caso de los países centroamericanos. Son muchas los beneficios que un puerto aporta para el crecimiento de un país, con medios estructurales que abren las puertas hacia un mundo interinstitucional el cual tiene como objetivo estrechar las relaciones entre las repúblicas soberanas con el propósito de fomentar la apertura comercial. Se menciona alguna de las características y oportunidades que pueden ofrecer los puertos hacia un país a continuación:

Ilustración 1. Características y oportunidades de los puertos

CARACTERÍSTICAS Y OPORTUNIDADES QUE PRESENTAN LOS PUERTOS	
CARACTERÍSTICAS	OPORTUNIDADES
El puerto es un acceso	Lugar de atraque y desatraque de buques
El puerto es una parte del litoral	Configuración de la fachada litoral de las ciudades
El puerto es un espacio urbano	Espacios para urbanizar y destinar a diversos usos que permitan potenciar la urbe
El puerto es una zona industrial	En los recintos portuarios no sólo se pueden realizar tareas de carga y descarga, sino que también caben las de manipulación de productos
El puerto es un punto de conexión intermodal	Permite la confluencia de distintos modos de transporte (marítimo, ferrocarril, carretera) en espacios próximos, con las correspondientes ventajas competitivas
El puerto es un área logística y de almacenamiento	En las inmediaciones del puerto, las empresas pueden establecer puntos de recepción de mercancías para su acumulación, clasificación, embalaje, etc.
El puerto es un espacio lúdico y de esparcimiento para los ciudadanos	Unas instalaciones abiertas a los ciudadanos permitirían su utilización para actividades deportivas, exposiciones, ferias, congresos, paseo, etc.
El puerto es una zona comercial	Diversas zonas de los recintos portuarios permiten su utilización para instalar locales comerciales relacionados con las principales actividades desarrolladas en los mismos
El puerto es un elemento del paisaje	La configuración y el diseño de un puerto pueden coadyuvar a caracterizar el paisaje de todo un territorio

Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos Las ciudades portuarias como motor de desarrollo regional

(Sánchez, 2006, p.3).

Por tanto, el concepto de ciudades portuarias se puede definir, según la (Universidad Estatal a Distancia [UNED], 2018) de la siguiente forma: “Genera el conocimiento necesario sobre la realidad que viven las ciudades portuarias costarricenses y sus pobladores. Aporta opciones de desarrollo mediante la recomendación de estrategias y políticas que conduzcan al desarrollo socioeconómico y cultural de las ciudades que albergan puertos”.

Tal como se detalla anteriormente, dichas ciudades tienen el objetivo de crecimiento continuo para el mejoramiento de las regiones conforme a las políticas progresivas de los estados. En dichos territorios se trabaja bajo el compromiso de generar actividad comercial que fomente el desarrollo económico, y principalmente el crecimiento equilibrado de la vida humana mediante la inserción de temas relacionados al empleo, fortalecimiento de la cultura de la zona, y protección al medio ambiente.

Programa integral de investigación para el desarrollo de ciudades portuarias en Costa Rica PROCIP

El Dr. Phill. Róger Humberto Ríos Duarte, director de investigación del PROCIP, en entrevista virtual (UMBRALES-UNED) con fecha de publicación del 14 de diciembre del 2011; detalla cómo nace PROCIP mediante los cambios constantes que surgían en el campo del transporte marítimo, como necesidad al desarrollo del comercio internacional y el fortalecimiento al desarrollo de ciudades portuarias en Costa Rica:

El PROCIP nace a finales del 2011. Se empezó analizando la necesidad que tiene el país de desarrollar de manera adecuada las ciudades portuarias, a raíz de iniciativas que se habían mostrado al estado en busca de mecanismos de desarrollo, de igual forma viendo comparaciones con otros contextos como por ejemplo los puertos de Barcelona España, la transformación impresionante de Singapur en 60 años. Mediante el análisis de potencialidades que tiene nuestro país por su cercanía a dos grandes extensiones portuarias, conforme pasa el tiempo nos hemos dado cuenta que hay históricamente oportunidades desaprovechadas y por medio de un plan de acción empezar a rescatar virtudes a través de instituciones del gobierno, como el apoyo que brinda las universidades en el tema de la investigación. (Ríos, 2008)

Según (Programa de Investigación de Ciudades Portuarias [PROCIP], 2014), “El objetivo de PROCIP es contribuir al desarrollo de las ciudades portuarias de Costa Rica, mediante un programa amplio y continuo de investigaciones temáticas, la apertura de programas de capacitación y formación dirigida a sus comunidades y la investigación de temas de interés dirigidos al desarrollo marítimo portuario del país”. Como bien detalla, el PROCIP es un centro de investigación continua que da fortaleza a nivel gubernamental para el aporte de conocimiento; por tal motivo, fomenta la importancia de dar a conocer estos organismos los cuales generan crecimiento regional.

El PROCIP toma una responsabilidad civil de sus inicios, con la fortaleza del conocimiento que surge de la investigación continua, los temas que se analizan a lo interno del organismo como parte de su plan de acción se pueden explicitar. Según el Dr. Phill. Róger Humberto Ríos Duarte,

director de investigación del PROCIP, en entrevista virtual UMBRALES-UNED, con fecha de publicación del 14 de diciembre del 2011, los enumera:

- Ciudades portuarias y su desarrollo en aspectos culturales.
- Legislación marítima portuaria.
- Logística portuaria.
- Comercio internacional.

Es importante rescatar que el PROCIP, con el fin de crecer de manera conjunta, crea desde su origen convenios estructurados, que buscan que la información, la cual se genere durante el desarrollo del proyecto, se transmita de manera consecutiva por organismos involucrados en el proceso de forma directa. Según (UMBRALES, 2009), “en el 2009 Costa Rica inicia el PROCIP con el objetivo de involucrar a los diferentes sectores, este programa instó a la Vicerrectoría de Investigación de la Universidad Estatal a Distancia, en adelante UNED, a trabajar con una red de colaboración; de los cuales se mencionan:

- Colegio Universitario de Limón
- Junta de Administración Portuaria y Desarrollo de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA)
- Sistema de Banca Mundial para el Desarrollo
- Universidad Marítima Internacional de Panamá”.

El Dr. Phill. Róger Humberto Ríos Duarte, director de investigación de PROCIP, en entrevista presencial con fecha del 10 de setiembre del 2018, acota:

La red de colaboración actualmente se encuentra vigente, con miras al desarrollo portuario de la zona, todos los participantes de la red siguen en proceso de unificar informaciones, aunque el desarrollo de las ciudad de Limón ha sido de pequeña manera, Limón sigue siendo un referente en el tema de ciudad portuaria para Costa Rica, desde 10 años atrás que se inició con el PROCIP Limón ha obtenido resultados de crecimiento, se puede plantear que muchos de los procesos que no se han concluido no es por falta de continuidad de nuestra parte, sino por falta de apoyo del gobierno. (Ríos, 2008)

En apoyo a lo anterior, Costa Rica, en la actualidad, sigue trabajando y generando ideas progresivas de desarrollo que busquen el crecimiento constante, con el apoyo de los gobiernos locales en todo ámbito involucrado; llámese: aduanas, consolidadores, agencias aduanales, navieras, almacenes fiscales; y todo aquello que forme parte del Sistema Nacional de Aduanas. Trabajar en conjunto para el desarrollo es importante para dar a conocer cualquier programa, organismo o institución la cual fortalezca el ejercicio del comercio y, de esta forma, ser un generador continuo de crecimiento intrarregional.

Comisión Centroamericana de Transporte Marítima-COCATRAM

¿Quién es COCATRAM?

La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), es una de las instituciones veladoras del comercio exterior entre la región Centroamericana, que impulsa el desarrollo portuario de los países integrantes, o como bien se define, según la (Comisión Centroamericana de Transporte Marítima [COCATRAM], 2018), “la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) es un organismo especializado que forma parte de la institucionalidad del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), con carácter permanente, Directorio propio y sede en la ciudad de Managua, Nicaragua”.

COCATRAM es un organismo facilitador el cual atiende asuntos relevantes a las políticas que fomentan el comercio marítimo y portuario de la región. La base principal es atender y asesorar en dos sectores: al Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica, en adelante conocido como COMITRAN, y los gobiernos miembros de esta integración.

En el ejercicio de las funciones, COCATRAM trabaja con la responsabilidad de impartir de forma correcta a sus integrantes temas políticos, territoriales, económicos, tecnológicos, infraestructurales y adopción de nuevas formas de comercio. El consejo trabaja de forma acelerada

para cada uno de los países, dando por sentado el ajuste de nuevas formas de trabajo, y de manera consecutiva y sin exclusiones.

A continuación, se menciona los países integrantes de esta comitiva de desarrollo: Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá. Dicha comisión se compone de una constitución que vela por el seguimiento de los procesos de forma precisa, el cual se detalla. Según (COCATRAM, 2018), “la dirección de COCATRAM está a cargo de un Directorio, que cuenta con la participación del sector público y del sector privado, integrado por un Director Titular por cada país miembro, que será el Ministro, Vice-Ministro o su Representante, que tengan a su cargo los asuntos de transporte marítimo y un Director Alterno quien será un funcionario de alto nivel vinculado con el campo portuario y marítimo de cada país”.

Según (COCATRAM, 2018), las políticas internas de nombramiento, la ejecución de las personas responsables de asignar los cargos responsables son: “los respectivos Ministros Responsables de Transporte, además de tres Directores Titulares y tres Alternos designados por el sector privado regional, uno por la Asociación de Usuarios del Transporte Internacional de Centroamérica (USUARIOS), uno por la Federación de Cámaras de Comercio de Centroamérica (FECAMCO) y uno por la Federación de Cámaras de Exportadores de Centroamérica (FECAEXCA)”.

La estructura de la comisión está formada por una presidencia y una vicepresidencia; ambas posiciones de rotativas por un periodo de dos años, la persona quien conforma la vicepresidencia en un periodo será el que tome la presidencia en el siguiente periodo. “Anualmente se realizan 4 reuniones ordinarias y las extraordinarias que se acuerden para tratar temas específicos. El Director Ejecutivo actúa como secretario del Directorio” (COCATRAM, 2018).

Esta forma de organización da fuerza a la transparencia con la que actúa la comisión y da la oportunidad a diferentes responsables de ejecutar nuevas formas de pensamiento con el objetivo

de fortalecer la región centroamericana. Dentro de las expectativas de crecimiento que tiene la comisión para el crecimiento de la región se pueden mencionar (COCATRAM, 2009):

Visión:

Ser una organización capaz de mantener el liderazgo en la gestión y promoción de políticas marítimas portuarias, ambientalmente sostenibles, integralmente seguras; con el propósito de convertir a Centroamérica en una región competitiva e integrada en el comercio marítimo mundial.

Misión

Contribuir al desarrollo del comercio marítimo de Centroamérica; identificando, promoviendo e impulsando medidas, políticas y acciones en el marco de las normativas y estándares internacionales que le competen.

Reseña histórica

El 15 de Julio de 1980 fue creada el COCATRAM, “mediante Resolución 5-80 de la Reunión de los Ministros Responsables de la Integración Económica Centroamericana (ROMRIECA XXIII), emitida en la ciudad de Managua, Nicaragua” (COCATRAM, 2009). Dicha resolución estipula todo lo conforme al funcionamiento y objetivos que debe impartir la comisión para el crecimiento económico de la región.

Mediante esta resolución también queda escrito que los países miembros serán únicamente los integrantes del bloque centroamericano (Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica). Después de este acto inaugural se definen algunas fechas importantes que dan forma a lo que hoy en día es el COCATRAM.

Tabla 1. Cronología- En la formación de COCATRAM

Consecutivo	Aspectos importantes por considerar
1	El 27 de febrero de 1987, la reunión de Ministros de Transporte de Centroamérica (REMITRAN) mediante la resolución REMITRAN V-3-87, designa al COCATRAM como el órgano técnico de gestión en la logística y eficiencia marítima
2	De acuerdo con la actualización que realiza el SICA conforme a sus objetivos y directrices, el 11 de julio de 1991 mediante acuerdo especial suscrito en Tegucigalpa, el COCATRAM actualiza su sistema y da un orden lógico y consecutivo al empoderamiento que se desea alcanzar para la región.
3	El 17 de febrero de 1997, el REMITRAN mediante la resolución XVI reunión celebrada en El Salvador, se constituye el Consejo Sectorial de los Ministros de Transporte de Centroamérica en adelante COMITRAN, dicho consejo se incorpora a COCATRAM con el objetivo de fortalecer la coordinación regional del sector marítimo portuario.
4	En agosto de 1999 el COCATRAM dio inicio una transformación caracterizada por un fuerte de reingeniería para ofrecer un mejor servicio a la zona.
5	Todos estos procesos de cambios fueron ratificados por el COMITRAN en su reunión XXII del 12 de mayo del 2000, ofrecida en Guatemala mediante Resolución 05-2000.

Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos de COCATRAM, 2009

Objetivos y funciones de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM)

Los argumentos para la creación del COCATRAM fueron ratificados el 27 de febrero de 1987, y dan origen a la Resolución N°5-80 (ROMRIECA-XXIII) donde, en primera instancia, se reúnen los ministros responsables de la integración centroamericana, con el propósito de determinar el organismo el cual respalde el velar por la unión y prosperidad portuaria de la zona, por tanto, se menciona a continuación “que el desarrollo del transporte marítimo resulta indispensable para el Comercio Exterior y, consecuentemente, las economías de los países

centroamericanos” (Resolución N°5-80, Reunión de ministros responsables de la integración económica centroamericana, Julio 1980).

Dicho lo anterior, surge la resolución N°58, en la que el Consejo Económico Centroamericano crea una comisión ante la necesidad de respaldo de la actividad marítima, la cual fue designada como la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias (COCAAP), donde su principal objetivo es el velar por la naturaleza portuaria. De esta forma, se realizaron trabajos de respaldo a la eficiencia y calidad del transporte marítimo. A medida que fueron pasando los años, se dio el progreso económico y el tema de globalización no esperó.

Ante los continuos cambios y evolución de las zonas marítimas de la región, el COCAAP debe profundizar en temas, y emite, a continuación, “la promoción de medidas regionales de defensa ante las continuas alzas de los fletes marítimos, la racionalidad del transporte y el comercio, etc.” (Resolución N°5-80, La reunión de ministros responsables de la integración económica Centroamericana, julio, 1980).

Toda esta necesidad de respaldo fue velado y apoyado por los países centroamericanos que buscaban el desarrollo económico integrado de la región, y, por tanto, el ROMRIECA analiza dar respaldo a dichos países y emite un criterio en el que se basa, con miras a fortalecer y brindar crecimiento a la región, y según la Resolución N°5-80, Reunión de ministros responsables de la integración económica Centroamericana, julio, 1980, se esgrimen lo siguiente:

Tabla 2. Resolución N°5-80- Acuerdos contraídos en reunión de ministros responsables de la integración Centroamérica

Consecutivo	Resolución N°5-80
1	Crear la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), como entidad técnica y asesora, en sustitución de la COCAAP, para atender de modo institucional y en forma permanente, especializada e integral, los diferentes aspectos relacionados con el desarrollo del transporte marítimo en Centroamérica
2	La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), estará integrada por un representante propietario y un suplente nombrado por cada uno de los miembros estados, los cuales son: Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo, Aéreo y Terrestre del Istmo Centroamericano (USUARIOS) y Asociación Centroamericana de Armadores (ACAMAR)
3	La COCATRAM servirá de órgano técnico asesor de la Reunión de los ministros Responsables de la Integración Económica Centroamericana, así como de los gobiernos miembros, para la adopción de políticas, medidas, recomendaciones y decisiones en los diferentes campos del transporte marítimo
4	La Comisión celebrara las reuniones que fueren necesarias y se reunirá en las ciudades centroamericanas que ella determine
5	La Comisión tomará decisiones y formulará recomendaciones con cuatro votos concurrentes de sus miembros, siempre que tres sean gubernamentales. Cada país o institución participante tendrá derecho a un solo voto, y en la consideración de los asuntos se dará prioridad al interés regional
6	El financiamiento de la Comisión provendrá de la aplicación de una tasa portuaria en los puertos de los países centroamericanos cobrada a las naves que movilicen carga en ellos, equivalente a cinco centavos de peso centroamericano por tonelada métrica movilizada de exportación e importación, excepto petróleo y banano, y un parte de cinco mil pesos centroamericanos al año, que hará cada país
7	Para el desempeño de sus actividades, la comisión contará con la colaboración de los organismos o entidades nacionales en los Estados miembros del Tratado General y de los organismos centroamericanos del proceso de integración

8	La comisión emitirá las disposiciones necesarias para normar la organización y el funcionamiento de su secretaria ejecutiva mediante programas anuales de trabajo, así como cualquier otro asunto relativo a su funcionamiento
9	Para el desempeño de sus actividades, la comisión contará con la colaboración de los organismos o entidades nacionales en los Estados miembros del Tratado General y de los organismos centroamericanos del proceso de integración

Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos de COCATRAM, 2009.

Existe una necesidad de progreso para la zona que fundamenta el pilar principal con el fin de adecuar las políticas actuales de los países inscritos en el convenio, con el objetivo de buscar nuevas formas de crecimiento empresarial. Actualmente hay un espacio en la economía que no sustenta, de forma correcta, los vicios del mercado y hace que la planimetría comercial esté en constante modificación y consecuente; por ende, exige que los organismos competentes actúen de forma sólida hacia la erradicación de los errores en los procesos marítimos.

Por tal motivo, se crean organismos que ayuden a dinamizar las sendas de los mercados comerciales y fundamenten el pensamiento contundente de prosperidad para la vida humana dentro de los países integrantes. COCATRAM es una comisión que respalda el trabajo continuo de las mejoras en el transporte marítimo. Según la Resolución N°5-80, Reunión de ministros responsables de la integración económica Centroamericana, julio, 1980, inciso III, los siguientes puntos forman parte de las funciones que tendrá la comisión para el trabajo de Centroamérica:

- Ejecutar programas técnicos que se requieran para facilitar el desarrollo marítimo regional y cooperar con los países miembros en la consecución de sus objetivos, relacionados con el transporte marítimo y sus subsectores, puertos, actividades navieras y comercio marítimo.

- Proponer la adopción de una política marítima regional, coherente con las políticas nacionales en el sector, que considere las relaciones de la problemática existente entre el comercio internacional, los puertos y los servicios de transporte marítimo.
- Llevar a cabo actividades necesarias con el fin de propiciar el desarrollo naviero regional y nacional de los países centroamericanos, con el objetivo de lograr una mayor participación en la prestación de los servicios de transporte marítimo para el comercio internacional del aérea.
- Asistir a los países de la región para el establecimiento, desarrollo y fortalecimiento de las instituciones gubernamentales encargados de la administración de los puertos y del transporte por agua.
- Asistir a los países en el establecimiento de una adecuada legislación marítima que permita el desarrollo regional y nacional de la actividad relacionadas con el sector del transporte marítimo.
- Formular las recomendaciones pertinentes para el mantenimiento de las más altas condiciones de eficiencia y seguridad de la navegación en la región.
- Recomendar la adopción de medidas comunes de defensa del medio marino, como consecuencia de la realización de actividades relacionadas con el transporte marítimo.
- Formular recomendaciones tendientes a lograr la racionalización del transporte marítimo, a manera de obtener la mayor eficiencia en la prestación de los servicios.
- Promover en los países del área la adopción de convenios internacionales sobre el transporte marítimo y prestar la asistencia necesaria para su puesta vigencia.

- Realizar los estudios necesarios que conduzcan al aprovechamiento y adopción de las innovaciones tecnológicas en el campo de transporte marítimo, incluyendo el sistema de transporte multimodal.
- Realizar los estudios indispensables para determinar la factibilidad del establecimiento de servicios de transporte marítimo de cabotaje en la región.
- Asistir a las líneas navieras centroamericanas para el mejoramiento de sus prácticas administrativas, financieras, y operacionales.
- Coadyuvar al fortalecimiento de las asociaciones nacionales de empresas navieras y de la Asociación Centroamericano de Armadores.
- Realizar los estudios necesarios, nacionales o regionales, que contribuyan a la optimización en la utilización de los servicios de transporte marítimo en la región.
- Contribuir en el establecimiento de un adecuado sistema de negociación y consulta en las conferencias marítimas, desarrollando para ello un plan de actividades que incluya la investigación y el análisis de fletes.
- Formular las recomendaciones pertinentes para contribuir a la facilitación de comercio y del transporte marítimo, incluyendo lo relativo a la adopción de recomendaciones internacionales sobre el particular.
- Coadyuvar al fortalecimiento de las asociaciones nacionales de Usuarios de Transporte Marítimo y a la correspondiente asociación regional.

- Realizar los estudios necesarios que permitan la formulación de una política de desarrollo portuario regional, incluyendo las recomendaciones para la elaboración de un plan de desarrollo portuario.
- Asistir a las empresas portuarias en la implementación de los sistemas y las metodologías existentes, que tienden a lograr la máxima eficiencia de los puertos, así como el perfeccionamiento y desarrollo de nueva tecnología para este fin.
- Elaborar los estudios necesarios para recomendar normas y procedimientos uniformes centroamericanos que faciliten los trámites y documentación de las operaciones portuarias.
- Recomendar la adopción de medidas comunes de protección de los puertos de la región cuando las conferencias o empresas navieras resuelvan exigir o aplicar recargos a los fletes, o no tomen en consideración al fijar sus tarifas, las mejoras realizadas en las terminales portuarias.
- Formular recomendaciones y normas comunes sobre practicaje, remolque, etc. y procurar que tales servicios los presten las empresas portuarias o empresas de capital centroamericano.
- Recomendar la adopción de normas y procedimientos de actualización sobre seguridad portuaria, que contribuye a la prevención de accidentes, combate de incendios, cargas peligrosas, etc., en las operaciones de los puertos de la región.
- Establecer y desarrollar un adecuado sistema de documentación y procesamiento de información marítimo portuario.
- Realizar actividades nacionales y regionales de capacitación y adiestramiento en las diferentes aéreas del sector, así como desarrollar los estudios correspondientes para

determinar la posibilidad del establecimiento de instituciones de adiestramiento regionales, incluyendo la reacción de un instituto marítimo regional.

- Determinar, solicitar y canalizar, a nivel regional, la cooperación técnica internacional que se requiere para el desarrollo de las actividades técnicas de la secretaria ejecutiva.
- Procurar la coordinación y cooperación entre las diversas instituciones y entidades nacionales, regionales e internacionales, públicas y privadas, relacionadas con las actividades de los sectores marítimo y portuario.
- Propiciar y coordinar la participación regional en aquellas actividades de carácter regional e internacional, como conferencia, reuniones técnicas, y otros foros relacionados con los sectores anteriormente indicados, en donde el interés y beneficio común así lo requieran.
- Realizar todas aquellas otras actividades que se consideren necesarias para impulsar y fortalecer el sector de transporte marítimo centroamericano.
- Llevar a cabo las actividades que resulten de la presente resolución, ejecutar las decisiones que en materia del transporte marítimo adopten órganos superiores del proceso de integración económica de Centroamérica y cumplir los demás cometidos que dichos organismos le encomienden.

Estrategia marítima de implementación en la región centroamericana a través de las funciones de COCATRAM

Este documento toma una recopilación de los incentivos que, mediante el Sistema de Integración Centroamericana en adelante (SICA), busca fomentar el desarrollo portuario de la región, a través de análisis y estrategias que crecenten el sistema marítimo actual, según la Reunión

ordinaria de jefes de estado y de gobierno de los países del SICA (Guatemala de la Asunción, 12 diciembre del 2007).

Reconocer la importancia de agilizar y hacer aún más eficiente el transporte marítimo de carga y pasajeros en los países centroamericanos, con el propósito de incrementar la competitividad regional e instruir a la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo a continuar trabajando en el fortalecimiento normativo e institucional del sector, así como en la formulación de las políticas respectivas y en la formación de marinos para la pronta generación de empleos en la región. (Estrategia marítima portuaria regional Centroamericana, COCATRAM, 2007)

En mencionada reunión, se buscó concluir con algunos temas para la construcción de un panorama conjunto y la unificación de la logística de la zona. Dentro de los argumentos que intenta rescatar dicho apoyo de los jefes de estado se mencionan: Instruir, promover y planificar herramientas de restructuración portuaria, que deben ser mejoradas con el paso del tiempo, por una idea de necesidad o de trabajo continuo de la zona.

Según el estudio Estrategia Marítima Portuaria Regional Centroamericana (COCATRAM, 2007), “Centroamérica ha acelerado en los últimos años su inserción en la economía mundial. Los problemas enfrentados en la década de los ochenta provocaron cambios sustanciales en las políticas económicas y en el rol del Estado. El proceso de integración regional ha vuelto a ser estratégico para los países centroamericanos, cuyas empresas enfrentan el reto de la competitividad en un mundo cada vez más globalizado”.

Lo cual se rescata en el texto citado anterior, que con esta promoción se busca la integración conjunta de los países centroamericanos. Según (COCATRAM, 2018), “convertir a Centroamérica en una región competitiva e integrada en el comercio marítimo mundial”, es la idea principal del surgimiento de COCATRAM que reúne sus luchas diarias hacia una unión que absuelva las barreras fronterizas del comercio en el istmo centroamericano.

Se aporta al texto anterior un punto culminante para rescatar cualquier medio de integración regional, no solo por necesidad; sino por los cambios constantes y la manera arrasadora que asume el transporte marítimo desde el 2007. Según (COCATRAM, 2007), Estrategia marítima portuaria regional Centroamericana:

Más del 90% del Comercio Mundial de mercancías se transporta por la vía marítima, distribución que es similar para nuestros países que son altamente dependientes del Comercio Exterior. El predominio del contenedor y los conceptos de logística, entrega “justo a tiempo”, “puerta a puerta”, entre otros, han incrementado los servicios intermodales, haciendo una necesidad el multimodalismo, es decir, un solo operador denominado Operador de Transporte Multimodal por sus siglas OTM que se hace responsable por toda la cadena de transporte desde su origen inicial hasta su destino final. (Estrategia marítima portuaria regional Centroamericana, COCATRAM, 2007)

El fenómeno global del transporte marítimo exige el desarrollo de métricas conjuntas actualizadas y que, mediante el trabajo constante, se busquen herramientas las cuales garanticen la evolución del crecimiento marítimo portuario, y; por tal motivo, emite, con respecto a estos procesos de evolución, los cambios que se deben ejecutar con el fin de contar con herramientas óptimas para un crecimiento interregional. Según (COCATRAM, 2007), Estrategia marítima portuaria regional Centroamericana:

Estas deben tomar en cuenta las mega tendencias en la industria marítima: alianzas y fusiones que producen concentración con menos y más grandes líneas navieras; políticas de reducción de costos de las líneas; búsqueda de mayores volúmenes de carga; sobrecapacidad endémica; competencia feroz; tasas de fletes bajas; estabilización de los servicios principales y alimentadores (puertos concentradores y feeders); servicios tipo "pendulum"; mejoramiento de la logística; re alineamiento de la China Continental; incremento del dominio de los transitorios (forwarders); aumento de las velocidades y de las frecuencias en los itinerarios de buques; explotación del Internet de parte de las líneas navieras; reorganización global de los puertos; la proliferación de los trasbordos y la creación de zonas de actividad logística – portuaria. (Estrategia marítima portuaria regional Centroamericana, COCATRAM, 2007)

Por tanto, para el desarrollo económico de la zona, COCATRAM propone fomentar cambios que busquen como motor principal la realización de trabajos estructurales los cuales sean eficaces para el mejoramiento total en la logística, por tanto, el COCATRAM expone fines a los

cuales ha centrado su hegemonía durante la realización de sus sendas y busca alcanzar los siguientes propósitos en diversos temas; los cuales, en esta investigación, se centra en la que impulsaría el desarrollo marítimo.

Transporte marítimo

Dentro de las regulaciones en la materia de transporte marítimo, se estipula los lineamientos por lo cual COCATRAM centrará su trabajo de acción con el fin de mejorar los niveles de vida. A nivel de transporte marítimo, se busca llevar a cabo una acción que fomente el crecimiento en la materia, y, de esta forma, obtener un mayor progreso. A continuación, se estipulan algunos objetivos los cuales pretenden implementar COCATRAM para el crecimiento, según (COCATRAM, 2007), Estrategia marítima portuaria regional Centroamericana:

- Modernizar y armonizar el marco jurídico marítimo regional.
- Promover la instauración de un servicio de transporte marítimo de corta distancia regional combinado con un servicio alimentador y distribuidor de carga.
- Facilitar el transporte de carga de comercio exterior que usa el transporte marítimo.
- Garantizar la seguridad de la navegación en las rutas y espacios marítimos centroamericanos.

Puertos

Los puertos son el principal elemento estratégico para el crecimiento del comercio internacional, por tanto, la actualización en materia y las fuentes que ayuden a fortalecer el crecimiento en dichas zonas marítimas, es uno de los pilares donde se requiere que los gobiernos administren la formación y se enfoquen en el crecimiento constante. COCATRAM cita el principal punto relevante donde los países del istmo deben centrar los cambios, según (COCATRAM, 2007), Estrategia marítima portuaria regional centroamericana:

- Impulsar la inversión en la infraestructura portuaria física requerida con el propósito de atender eficientemente la demanda presente y futura de la carga de las naves y los pasajeros

para fortalecer la producción y la ventaja comparativa de la región, posicionando la actividad logística en la región.

Política marítima comunitaria

Esta política enfatiza sus esfuerzos en crear una constitución interna entre los países de la región, con el fin de unificar estrategias conjuntas en temas legislativos, además de ser un pilar fundamental de trabajos y estudios que promuevan la unión en la zona. Según (COCATRAM, 2007), Estrategias marítimas portuarias regional Centroamericana, se detalla algunos de los objetivos principales de la labor de las políticas marítimas:

- Elaborar una política marítima comunitaria en la región.
- Iniciar el diseño y la integración de las plataformas logísticas como requisito necesario para que los países tengan la capacidad de dar respuesta.
- Promover la inversión en buques de carga y pasajeros.
- Asegurar que los países miembros del SICA planifiquen e implementen armónicamente los programas de seguridad marítima.

Administraciones marítimas

Según (COCATRAM, 2007), Estrategia marítima portuaria regional Centroamericana, se pretende “desarrollar, fortalecer y consolidar las administraciones marítimas de los países centroamericanos acorde con los procesos de modernización de los estados en ejecución donde existen, y establecer donde no las hay”. Por tanto, ser una herramienta en el fortalecimiento del marco jurídico e involucra a todas las administraciones de la región, con el objetivo de crear una unión entre los países integrantes.

Las legislaciones es uno de los tantos elementos que se deben fortalecer y actualizar constantemente, ya que, con los procesos de globalización, los mecanismos marítimos sufren

modificaciones al contar con un organismo verificador que rinda evoluciones constantes en la materia. Esto es uno de los objetivos que se deben alcanzar para conseguir una integración regional.

Capacitación y formación

Según (COCATRAM, 2007), Estrategia marítima portuaria regional Centroamericana, se debe “crear un sistema sostenible de capacitación marítima portuaria que permita contar con Recursos Humanos calificados a todos los niveles y puedan contribuir al desarrollo del subsector marítimo”. Este elemento contribuye a la mejora continua y el desarrollo de estándares elevados que constituyan un progreso masivo, que desarrolle dentro de la región un pilar fundamental de crecimiento.

Dentro de los objetivos que tiene proyectado COCATRAM en materia de capacitación y formación, se pueden mencionar, según (COCATRAM, 2007), Estrategia marítima portuaria regional Centroamericana.

- Fomentar e incrementar la cooperación técnica horizontal entre las Autoridades y Administraciones Marítimas y portuarias a nivel nacional, regional y extra regional de las instituciones relacionadas.
- Formación y capacitación del recurso humano, así como el establecimiento de procedimientos facilitadores de la actividad.
- Crear y ejecutar programas dirigidos a la capacitación sobre arbitraje en materia de comercio marítimo, así como el sector judicial en derecho marítimo.
- Fortalecer y crear centros de formación que garantice la oferta educativa marítima.

Los espacios marinos costeros

Según (COCATRAM, 2007), Estrategia marítima portuaria regional Centroamericana, se debe “asegurar la protección, preservación, conservación y explotación sostenible de las zonas

costeras, espacios marítimos y los recursos naturales en el mar”. Por tal razón, uno de los acuerdos que el COCATRAM desea fortalecer, es la protección a las zonas semejantes entre el área comercial y la sociedad, en donde se desarrolla la vida de niños, jóvenes y adultos dentro de su medio; el cuidado adecuado de estas zonas hace prevalecer la estabilidad social como medio turístico, y además se proyecta que en estas áreas se debe prevalecer la vida animal marina.

Algunos de los elementos más importantes que el COCATRAM desea desarrollar a través de planes de acción para fortalecer este tema en el istmo centroamericano, según (COCATRAM, 2007), Estrategia marítima portuaria regional Centroamericana, son:

- Coordinar un trabajo conjunto con los diversos sectores nacionales involucrados en la tarea de protección del medio marino, incorporando en él a las empresas navieras, a los operadores de terminales marítimos de busques de tanque, sociedades de clasificación, astilleros, asociaciones de armadores, de industriales pesqueros, organismos públicos y privados, turismo, Ministerio del Ambiente, universidades y otros.
- Atraer y facilitar la cooperación internacional hacia Centroamérica, con el propósito de apoyar los esfuerzos que se realizan en la región para la protección de su medio marino y la solución de la crisis ambiental.
- Exponer ante los foros internacionales y regionales de la decisión de las administraciones marítimas de Centroamérica de contribuir, en lo que está a su alcance, a la solución de la crisis mundial del medio ambiente.
- Desarrollar un programa regional de manejo costero integrado que consolide la integración de la pesca.
- Prevenir la propagación de organismos extraños en el agua de lastre.

- Proporcionar a los países de la región un sistema eficaz de cooperación técnica, en los aspectos operativo, jurídico y científico, relativos a la protección y preservación del medio marino de la contaminación ocasionada por los buques y actividades conexas, para la capacidad de actuación de los países en los ámbitos nacionales y regionales, con el objeto de prevenir, combatir, y mitigar la contaminación del mar.

Sistema de información estadística portuaria de Centroamérica

El sistema estadístico de información portuaria es una herramienta elemental que pone a disposición el COCATRAM, para obtener base directa de los movimientos de carga, navíos, contenedores. Según el Sistema de información estadística portuaria de Centroamérica, 2012, párr. 1: “La Comisión de Transporte Marítimo, desarrollado con fuentes de información oficiales de los países centroamericanos, proporciona estadísticas portuarias relativas al movimiento de cargas, buques y contenedores en los puertos de la región”.

A continuación, se presenta extracciones de información para el análisis de competitividad portuaria de la región centroamericana. La información por detallar tiene como objetivo el entender que dicha recopilación está a mano del público en general con el fin de ser utilizado de la forma más conveniente por el Sistema Nacional de Aduanas de cualquiera de los países integrantes o no integrantes de la región.

Movimiento de carga por país y puerto

Ilustración 2: Movilización de carga por país (Miles TM) I, II, III trimestre 2018



Resumen Total Movilizado por país (Miles de TM)

Año: 2018. Trimestre(s): I, II, III. Litoral(es):Atlantico, Pacifico. País(es):Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá. Puerto(s): Todos

País	Trimestre 1			Trimestre 2			Trimestre 3			Total (TM)	Total (%)
	D	E	Total	D	E	Total	D	E	Total		
Guatemala	3,707.06	3,029.49	6,736.55	4,551.43	2,711.55	7,262.99	175.00	197.59	372.59	14,372.13	18.86%
El Salvador	1,278.84	512.42	1,791.26	1,472.17	326.42	1,798.60	0.00	0.00	0.00	3,589.86	4.71%
Honduras	2,111.13	1,554.41	3,665.55	2,404.63	1,283.71	3,688.33	0.00	0.00	0.00	7,353.88	9.65%
Nicaragua	849.76	438.16	1,287.92	844.51	392.70	1,237.21	0.00	0.00	0.00	2,525.13	3.31%
Costa Rica	2,192.67	2,031.49	4,224.16	2,662.37	2,129.08	4,791.45	0.00	0.00	0.00	9,015.61	11.83%
Panamá	11,162.45	8,314.46	19,476.91	11,188.45	8,670.44	19,858.89	0.00	0.00	0.00	39,335.80	51.63%
Total	21,301.92	15,880.43	37,182.35	23,123.56	15,513.90	38,637.46	175.00	197.59	372.59	76,192.41	100%

Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos del Sistema de información estadística portuaria de Centroamérica-COCATRAM, 2018.

Ilustración 3. Movilización de carga por puerto (Miles TM) Costa Rica I, II, III trimestre 2018



Movimiento de carga por país (Miles de TM)

Año: 2018. Trimestre(s): I, II, III. Litoral(es):Atlantico, Pacifico. País(es):Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá. Puerto(s): Todos

Exportar a Excel

País / Puerto	Litoral	Trimestre 1			Trimestre 2			Trimestre 3			Total
		D	E	Total	D	E	Total	D	E	Total	
COSTA RICA											
Caldera	P	885.30	243.24	1,128.54	1,186.91	302.13	1,489.04	0.00	0.00	0.00	2,617.58
Golfito	P	1.11	50.16	51.27	0.02	46.75	46.77	0.00	0.00	0.00	98.04
Punta Morales	P	0.00	105.50	105.50	0.00	31.95	31.95	0.00	0.00	0.00	137.45
Puntarenas	P	0.48	0.42	0.90	0.20	0.13	0.33	0.00	0.00	0.00	1.23
Quepos	P	0.00	1.10	1.10	0.00	0.79	0.79	0.00	0.00	0.00	1.89
Limón-Moín	A	1,305.77	1,631.08	2,936.85	1,475.24	1,747.33	3,222.57	0.00	0.00	0.00	6,159.43

Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos del Sistema de información estadística portuaria de Centroamérica-COCATRAM, 2018.

En el detalle anterior, se pueden visualizar temas y aspectos relevantes que servirán para el análisis de diversas situaciones en el país, se considera el ranking de los movimientos emitidos en Centroamérica en propiedad de embarque y desembarque, se expresa que tres de los países centroamericanos poseen una mayor hegemonía de competitividad; los cuales, en orden de posicionamientos, se hallan a Panamá, Guatemala y Costa Rica.

Dichos países, según estadísticas emitidos por COCATRAM a través de su centro de información, son las tres naciones con mejor rotación de embarques. Se considera que Panamá posee una estadística del 51.63 % de la participación en Centroamérica; por ende, es el país número uno. Le sigue Guatemala con una participación del 18.86 %, posición número 2, y, por último, se posiciona Costa Rica con una participación del 11.83 %; siendo el tercer lugar en Centroamérica.

Se rescata, a través de una breve reseña, la competitividad portuaria que tiene Costa Rica, actualmente por medio de sus dos extensiones; los cuales son litoral Pacífico y Atlántico. Se visualiza el mejor desempeño por medio de su litoral Atlántico en el cual se ubica Limón – Moín, dicho puerto siempre ha contado con una ubicación geográfica privilegiada ya que es la salida con posición a las exportaciones de Europa; por ende, el gobierno siempre ha brindado herramientas en busca del crecimiento de la región. Actualmente se finaliza el proyecto concesionado Apm Terminals, el cual busca ser un dinamizador de la zona y de la región centroamericana.

Movimiento de buques por país y puerto

Ilustración 4. Movilización de buques por país y puerto (unidades) Costa Rica I, II, III trimestre 2018



Total de buques por país (Unidades)

Año: 2018. Trimestre(s): I, II, III, IV. Litoral(es):Atlántico, Pacífico. País(es):Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá. Puerto(s): Todos

País	Trimestre 1	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4	Total
Guatemala	845	853	0	0	1,698
El Salvador	241	199	0	0	440
Honduras	511	523	0	0	1,034
Nicaragua	193	180	0	0	373
Costa Rica	708	620	0	0	1,328
Panamá	1,684	1,516	0	0	3,200
Total	4,182	3,891	0	0	8,073

Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos del Sistema de información estadística portuaria de Centroamérica-COCATRAM, 2018.

Ilustración 5. Movilización de buques por puerto (unidades) Costa Rica I, II, III trimestre 2018



Movimiento de buques por país y puerto

Año: 2018. Trimestre(s): I, II, III, IV. Litoral(es):Atlántico, Pacífico. País(es):Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá. Puerto(s): Todos

[Exportar a Excel](#)

País / Puerto	Litoral	Trimestre 1	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4	Total
COSTA RICA						
Caldera	P	151	161	0	0	312
Golfito	P	56	19	0	0	75
Punta Morales	P	5	1	0	0	6
Puntarenas	P	30	20	0	0	50
Quepos	P	34	8	0	0	42
Limón-Moín	A	432	411	0	0	843

Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos del Sistema de información estadística portuaria de Centroamérica-COCATRAM, 2018.

Según la información obtenida a través de los dos análisis anteriores, se puede visualizar la posición de movimientos realizados a través de Centroamérica en el presente año. Nuevamente los tres países con mejor rotación de buques son tomados por: Panamá, Guatemala y Costa Rica; de acuerdo con los números presentados en los trimestres del 2018, Panamá ha movilizado 3,200 buques, Guatemala ha movilizado 1,698 buques y Costa Rica ha movilizado, en este año, 1,528 buques.

Tomando la información actualizada, Costa Rica, según estadísticas, ha movilizado de la región Atlántica, específicamente Limón – Moín, 843 unidades, y de la región Pacífica 312 unidades en lo que llevamos del actual año, luego se suman los demás puertos con movimientos de carga y pasajeros de forma leva.

Movimiento de contenedores por litoral en TEU

Ilustración 6. Movilización de contenedores por país y puerto (en TEU) Costa Rica I, II, III trimestre 2018



Resumen por país

Año: 2018. Trimestre(s): I, II, III. Litoral(es): Atlántico, Pacífico. País(es): Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá. Puerto(s): Todos

País	Desembarque	Embarque	Tránsito Desembarque	Tránsito Embarque	Transbordo Desembarque	Transbordo Embarque	Total Módulos
	Llenos	Llenos	Llenos	Llenos	Llenos	Llenos	Llenos
Guatemala	204,533	253,099	18,633	11,101	23,789	23,074	534,229
El Salvador	48,616	20,314	0	0	298	283	69,511
Honduras	108,010	138,004	0	0	0	0	246,014
Nicaragua	34,750	25,496	111	0	288	51	60,696
Costa Rica	172,331	309,639	0	0	0	0	481,970
Panamá	180,296	102,386	0	0	985,139	1,091,731	2,359,552
Total	748,536	848,938	18,744	11,101	1,009,514	1,115,139	3,751,972

Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos del Sistema de información estadística portuaria de Centroamérica-COCATRAM, 2018.

Ilustración 7. Movilización de contenedores por puerto (en TEU) Centroamérica I, II, III trimestre 2018



Distribución de Contenedores por litoral en TEU por puerto

Año: 2018. Trimestre(s): I, II, III. Litoral(es): Atlántico, Pacífico. País(es): Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá. Puerto(s): Todos

Exportar a Excel

Puertos / Módulos	L	Desembarque	Embarque	Tránsito Desembarque	Tránsito Embarque	Transbordo Desembarque	Transbordo Embarque	Total Módulos	Total
		Llenos	Llenos	Llenos	Llenos	Llenos	Llenos	Llenos	
ATLÁNTICO									
		478,671.00	828,724.00	12,660.00	7,878.00	697,886.00	726,846.00	2,448,463.00	3,448,839.00
Bocas Fruit Co. (Almirante)	A	3,954	2,500	0	0	0	0	6,454	11,404
Colon Container Terminal (CCT)	A	38,789	7,279	0	0	98,000	89,244	229,312	380,536
Limón-Moín	A	107,998	262,004	0	0	0	0	370,002	612,288
Manzanillo Int. Terminal (MIT)	A	91,842	33,800	0	0	271,079	341,132	737,653	1,030,408
Panama Port Cristobal (PPC)	A	7,842	4,672	0	0	208,808	274,035	495,355	611,570
Puerto Arlen Siu	A	1,262	675	0	0	0	0	1,937	2,544
Puerto Barrios	A	44,033	75,200	12,550	7,878	17,701	16,930	174,292	229,122
Puerto Castilla	A	9,898	29,496	0	0	0	0	39,394	59,582
Puerto Cortes	A	92,872	106,911	0	0	0	0	199,583	274,355
Santo Tomas de Castilla (SANTOCAS)	A	82,481	101,187	0	0	4,299	4,504	192,471	257,832
PACÍFICO									
		289,965.00	226,214.00	6,194.00	3,223.00	411,628.00	389,294.00	1,306,619.00	1,877,611.00
Acajutla	F	48,618	20,314	0	0	298	283	69,511	99,884
Caldera	F	64,333	47,635	0	0	0	0	111,968	148,610
Corinto	F	33,488	24,821	111	0	288	51	58,759	85,179
Panam Port Balboa (PPB)	F	35,779	53,122	0	0	386,859	343,434	799,194	1,157,305
PSA Panama International Terminal (PPIIT)	F	4,290	1,013	0	0	42,395	43,888	91,584	128,199
Quetzal	F	78,019	76,712	6,083	3,223	1,789	1,640	167,466	243,793
San Lorenzo	F	5,440	1,597	0	0	0	0	7,037	14,661

Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos del Sistema de información estadística portuaria de Centroamérica-COCATRAM, 2018.

Dentro del análisis de movimientos de contenedores en tránsito llenos por la zona centroamericana, se destaca que dicha rotación es muy regular dentro de los parámetros de flujo de la zona. En el recorrido, se destaca nuevamente que los países con mejor competitividad son Panamá, Guatemala y Costa Rica.

Se presenta en el flujo de movimientos que la zona Atlántico destaca el puerto de Manzanillo con un número de movimientos de 1, 030,408 unidades, le sigue Limón – Moín con una rotación de 612, 288 unidades y, por último, se posiciona Colon Container Terminal (CCT) con 360,536 unidades totales.

En la zona Pacífica, el ranking de movimientos se visualiza de la siguiente forma: Panamá, Puerto Balboa ha ejecutado 1, 157,305 movimientos de contenedores llenos, le sigue puerto Quetzal con un movimiento de 243,793 unidades movilizadas y; por último, se une al ranking puerto Caldera con 148,610 movilizaciones de contenedores en lo que lleva del actual año.

En conclusión, se pueden asumir varias posiciones desde una perspectiva centroamericana. El sistema de información estadístico Centroamericano viene a aportar elementos de reconocimiento muy importantes a la zona; información que muchos de los usuarios en el Sistema Nacional de Adunas desconocen como elemento de competitividad, ayuda a impulsar a los exportadores e importadores a reconocer posibles mercados y formas de generar encadenamientos por medio de esta aplicación que COCATRAM pone a disposición de cualquier usuario.

Análisis logístico para exportación de Costa Rica hacia El Salvador

La siguiente información por exponer es un detalle logístico extraído por la Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER), el cual suministra información actualizada sobre la logística que se ha desarrollado a través del tiempo en Centroamérica. En forma de ejemplo se expone la logística que tenemos con El Salvador, ya que es la fuente más actualizada al 2018.

De esta manera, se pueden comprender temas relevantes sobre los cuales importadores y exportadores deben tomar en cuenta para fundamentar sus negocios hacia la región centroamericana. Dentro de los temas que se desarrollan se tomará en consideración información comparativa entre costos terrestres vs. marítimos, y de esta forma se comprenderá, más detalladamente, la oportunidad que deben tomar los organismos nacionales en unión con las instituciones centroamericanas; sobre la necesidad de desarrollar estrategias donde se promueva competencia para fortalecer los canales comerciales de Centroamérica.

Estadística de los niveles de exportación de Costa Rica hacia El Salvador

Se presentan, a continuación, las estadísticas de exportaciones en un margen de cinco años, según la información suministrada por la Promotora de Comercio Exterior, en adelante PROCOMER, en su sitio virtual, en el cual se detalla la disminución que presenta el comercio desde 2013: con una disminución de un 1 % para el 2014, la disminución prosigue en el 2015 y 2016, y hasta el 2017 se da un mínimo incremento que no supera el 1%.

Ilustración 8. Exportaciones en dólares de Costa Rica hacia El Salvador (2013-2017)

	2013	2014	2015	2016	2017
El Salvador	\$ 297 982,00	\$ 294 802,30	\$ 293 198,30	\$ 282 554,00	\$ 298 220,70

Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos del Estudio de logística de exportación El Salvador, PROCOMER, 2018.

A continuación, se detalla la participación de los diferentes medios de transportes, valor extraído del 2017, según el Estudio de logística de exportación El Salvador (PROCOMER, 2018): “Los tres principales productos de exportación al año 2017 son: alimentos procesados, química, eléctrica y electrónica”. En la siguiente imagen se demuestra que el transporte marítimo solo tiene una participación de un 1,21% con respecto a los medios utilizados por los exportadores, es un medio potencial el cual actualmente no se está utilizando.

Ilustración 9. Participación porcentual del transporte según valor 2017



Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos del Estudio de logística de exportación El Salvador, PROCOMER, 2018.

Análisis de costos logísticos según medio de transporte Carga completa marítima exportada de Costa Rica hacia El Salvador

Según el Estudio de logística de exportación El Salvador (PROCOMER, 2018), “se presenta costeo sobre la exportación completa de un contenedor de 40 HC enviado por vía marítima, se estima un flete de \$950, costos fijos por un valor de \$835, lo que da un total de \$1785”. A continuación, se adjunta imagen comparativa sobre el costo de exportar a los diferentes destinos de Centroamérica.

Ilustración 10. Comparativo costo de exportar vía marítima de Costa Rica hacia los diferentes países centroamericanos



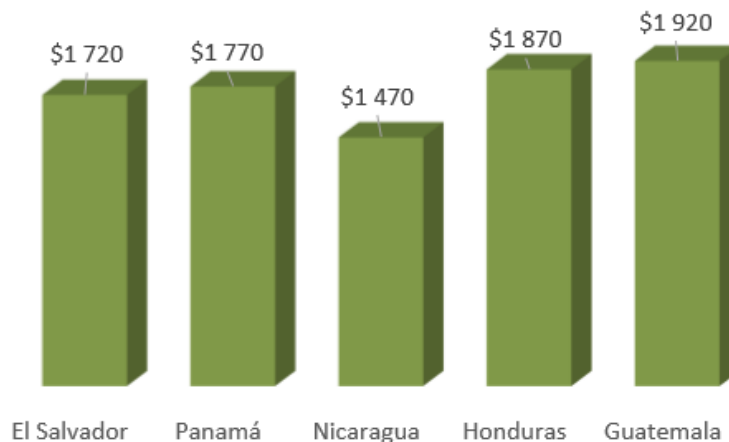
Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos del Estudio de logística de exportación El Salvador, PROCOMER, 2018.

El gráfico anterior demuestra la existencia de una diferencia entre exportar hacia los países más cercanos de Costa Rica; los cuales son Nicaragua y Panamá. Se demuestra que no hay control sobre los costos que presentan las navieras, consolidadores, a pesar de conocer que dentro de las tarifas hay márgenes de riesgo, los cuales pueden elevar los costos. Los gobiernos deben establecer medidas para evitar este tipo de circunstancias que, a través del tiempo, generan disconformidad entre el sector exportador de Costa Rica.

Carga completa terrestre exportada de Costa Rica hacia El Salvador

Según el Estudio de logística de exportación El Salvador (PROCOMER, 2018), “se presenta costeo sobre la exportación completa de un contenedor de 40 HC enviado por vía terrestre, se estima un flete \$1240, costos fijos por un valor de \$480; lo que da un total de \$1720” (sic). A continuación, se adjunta imagen comparativa sobre el costo de exportar a los diferentes destinos de Centroamérica.

Ilustración 11. Comparativo costo de exportar vía terrestre de Costa Rica hacia los diferentes países centroamericanos



Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos del Estudio de logística de exportación El Salvador, PROCOMER, 2018.

Se visualiza a través de la imagen anterior, una relación de los fletes estimados para exportar vía terrestre hacia los diferentes destinos de Centroamérica, en donde hay una tendencia de que los fletes hacia Panamá sean casi comparables en medida con las exportaciones a Honduras. El reflejo del gráfico anterior detalla la falta de control por parte de las instituciones públicas en ser reguladores estrictos en estos temas.

Análisis del código conducta ambiental para la gestión portuaria en Centroamérica

Proyecto fortalecimiento de la gestión ambiental portuaria en Centroamérica y República Dominicana-FOGAP

El transporte marítimo es uno de los medios de transporte más utilizados a nivel de región centroamericana. Se toman las provisiones del caso con el propósito de fortalecer los sistemas de gestión ambiental, dado que los puertos deben ofrecer estabilidad y un acta de gestión adecuada para que los pobladores puedan tener un desarrollo social libre de residuos contaminantes; por tal motivo, el COCATRAM lo ofrece mediante el proyecto de Fortalecimiento de la Gestión Ambiental Portuaria en Centroamérica y República Dominicana, en adelante FOGAP.

Un portal de ayuda con el fin de que los países puedan tener el conocimiento amplio y adecuado de cómo desarrollar sus zonas costeras, sin ver perjudicado su medio ambiente es una de las propuestas. Es importante recalcar que las zonas costeras de los países no son simplemente utilizadas como medio de crecimiento económico que genera sus puertos; sino que en ellos se establece un medio turístico de gran importancia, por lo cual, el establecimiento de proyectos ambientales es de gran relevancia para el adecuado funcionamiento de un país como tal.

Según el (Fortalecimiento de la gestión ambiental portuaria en Centroamérica y República Dominicana [FOGAP], 2018), “El sistema Portuario Centroamericano experimentó un incremento de más de 150 % en el movimiento de carga en los últimos 15 años y atendiendo más de 17,000 naves” (sic). Lo anterior detallada de manera puntual dicha necesidad de contar con un proyecto que

ejecute políticas de control ambiental, con enfoque y ayuda a la legislación de cada país miembro del COCATRAM.

El programa de desarrollo ambiental FOGAP contiene algunos principios que desea aportar para el desarrollo de la región; por tanto, se exponen algunos propósitos que se deben contemplar con el fin de actuar de forma precisa y constante en el crecimiento y mejoramiento de dicho programa. Según (FOGAP, 2018), se propone:

- Identificar los niveles de implementación de controles sobre Gestión Ambiental de los puertos en Centro América (sic) Centroamérica.
- Reducir la contaminación marina, estableciendo unidades de gestión ambiental.
- Implementar el “Libro Verde” de COCATRAM en los puertos de Centro Americana (sic) Centroamérica.

Es importante recalcar que el programa FOGAP busca, de forma interdisciplinaria, el mejoramiento del ámbito ambiental. El trabajo que intenta realizar las instituciones en pro del mejoramiento se hace a través de la experiencia otorgada en cada puerto de la región, por tal motivo, se menciona, según (FOGAP, 2018), párr. 2, que: “es esencial que los puertos establezcan y fortalezcan unidades de gestión ambiental portuaria y monitoreo ambiental en las aéreas portuarias, canales de acceso y dársenas de maniobra, así como el establecimiento de acuerdos entre los puertos intrarregionales para el intercambio de información y experiencias”.

Proyectos actualmente en mesa de análisis por parte de COCATRAM

COCATRAM, como organismo impulsador del desarrollo marítimo y económico de la zona centroamericana, tiene actualmente dos proyectos para el crecimiento portuario de la zona, uno de ellos ya fue concluido y; el otro, sigue en pie por temas diversos. No existe una fecha de finalización, ya que este último es un proyecto que se desarrolla a través del conocimiento y la experiencia otorgada a través del tiempo.

Proyecto programas de transporte marítimo de corta distancia en Mesoamérica

El Estudio de factibilidad del desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Mesoamérica es un proyecto que se desarrolla por medio de COCATRAM desde inicio del 2013, como herramienta de búsqueda de nuevos canales de mejoramiento de traslado de carga en la zona. En términos generales, es un proyecto ambicioso el cual se trabaja bajo expectativas de apoyo por los países de Centroamérica.

Según el Estudio de factibilidad del desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Mesoamérica, junio 2013, “surge de la iniciativa de los países que componen el Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica y forma parte de una serie de proyectos destinados a mejorar la logística y la infraestructura de transporte en Mesoamérica”.

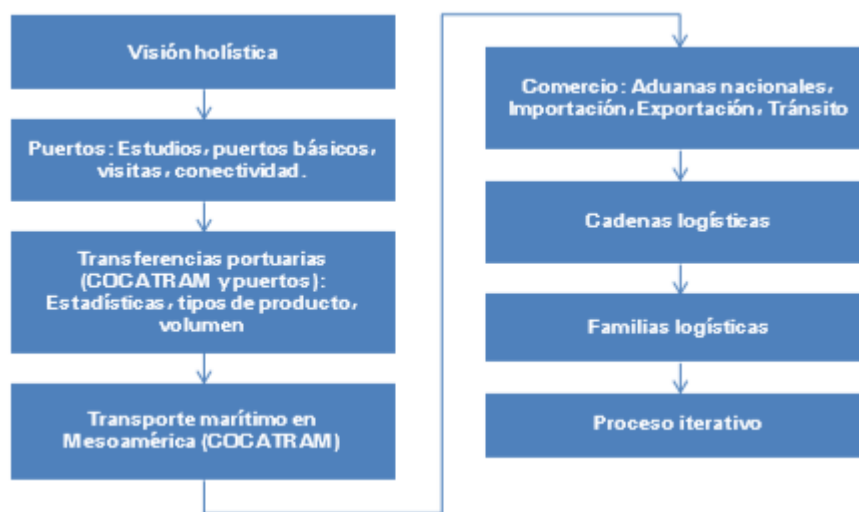
Este proyecto está identificado en cuatro alcances que se completan de manera gradual mediante un estudio interno de cada país de cada puerto que lo compone. A través de este análisis, se interpretan los beneficios los cuales el COCATRAM desea aportar para el crecimiento portuario de la región. A continuación, se detalla de manera puntual los cuatro alcances por identificar.

Alcance 1- Estudio de comercio del área de influencia

Según el Estudio de factibilidad del desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Mesoamérica, junio 2013, p.2, versa “en este alcance correspondiente a la identificación de las características del aérea de influencia, a la selección de enclaves portuarios, a la definición del área de influencia a la identificación de patrones logísticos de sectores productivos y finalmente, una síntesis de necesidades de familias logísticas”.

Tal como se menciona en el detalle anterior, este primer alcance analiza el reconocimiento de las características que componen cada puerto, para de esta forma obtener información relevante y cercana de los procesos de cada puerto integrante del COCATRAM. Se detalla, a continuación, una breve ilustración de los procesos concretos que se desean constatar en este primer alcance.

Ilustración 12. Estrategias de análisis- alcance 1



Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos del Estudio de Factibilidad del Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica-COCATRAM, 2018.

Alcance 2- Potenciales líneas de TMCD en Mesoamérica

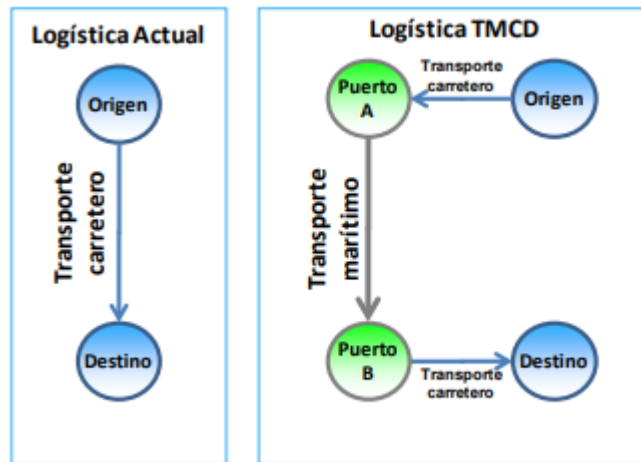
Según el Estudio de factibilidad del desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Mesoamérica, junio 2013, p.11, se menciona que “en este alcance el estudio se presentó el diseño de los servicios TMCD más apropiados con su correspondiente evaluación técnica, socioeconómica, financiera y ambiental, de acuerdo a los criterios de selección de alternativas establecidos”.

De acuerdo con este alcance, se analizan las mejores opciones de servicios mediante el estudio con el centro de investigación sobre la existencia de la demasía de oferta de servicios para cubrir la demanda existente, y se establecen objetivos de ejecución; a saber:

- Antecedentes, datos y definiciones básicas.
- Formulación del modelo de servicios de forma competitiva que se adapte con lo solicitado para la zona.
- Implementación del modelo de servicio (Estudio de factibilidad del desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Mesoamérica, junio 2013, pp.11-12).

El proceso de dicho alcance se inicia mediante el conocimiento amplio de las zonas donde se debe implementar dicho proyecto, así como un plan piloto de ejecución para iniciar el alcance. En esta etapa, se hace referencia a la importancia del encadenamiento de todos los puertos centroamericanos, como necesidad hacia el crecimiento de la logística de la zona, además este proyecto desea que el movimiento de transporte se fortalezca de forma multimodal, tal como se detalla en la imagen anterior.

Ilustración 13. Cadena de logística terrestre actual y alternativa TCMD



Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos del Estudio de factibilidad del desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Mesoamérica-COCATRAM, 2018.

Alcance 3- Diseño institucional y modelo de gestión

En este alcance, se profundiza en el seguimiento de las leyes institucionales de cada organismo con el fin de entender las políticas internas de gestión y ser un medio óptimo de generación conjunta de ideas bajo un mismo marco regulador. Según el Estudio de Factibilidad del Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica, Alcance 3, junio 2013, p.1, “en esta investigación de recopilación normativa, se ha puesto énfasis en identificar los tipos de organismos que participan, y los clasifican en normativos, de administración y de control respectivamente, con sus correspondientes alcances y atribuciones, como así también su orientación para establecer políticas de transporte marítimo, transporte multimodal y operaciones portuarias”.

Con respecto al aparatado anterior, es importante rescatar que dicho alcance pretende ser fundamentado bajo el estudio organizado y conjunto de todos los sectores los cuales representan una herramienta para el ejercicio del comercio internacional, con el fin de buscar como tal un esquema eficaz de productividad. Según el Estudio de factibilidad del desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Mesoamérica, Alcance 3, junio 2013, p.2, “se identificaron los actores relevantes por considerar para el proyecto TMCD, entre los que podemos mencionar”:

- Sector gubernamental
- Autoridades portuarias
- Sector privado.

Alcance 4- Análisis de facilidades portuarias

Según el Estudio de factibilidad del desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Mesoamérica, Alcance 4, junio 2013, p.1, el “alcance 4 del Estudio de Factibilidad del Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica, donde se analizan los aspectos relacionados con la provisión de infraestructura y servicios portuarios para que el servicio diseñado en los informes anteriores pueda operar”.

Mediante este alcance, se analizan los términos simples del funcionamiento de los puertos, acciones de logística, formas adecuadas de operar. De acuerdo con el Estudio de factibilidad del desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Mesoamérica, Alcance 4, junio 2013, p.1, “en primer término se definen los requerimientos básicos de un puerto para atender un servicio como el de transporte marítimo de corta distancia (TMCD), el que se presenta como “puerto ideal”.

Por tal motivo, en este alcance se analiza el proyecto como evolución general de eficiencia y proyecciones adecuadas en los cuales los centros portuarios desempeñan un papel importante en el crecimiento económico de un país, la infraestructura adecuada y las formas de manejo apropiadas. A través de este análisis, se determinan las posibles modificaciones físicas que un puerto debe recibir para formar parte de un sistema portuario en gran escala, que sustente la demanda económica que se espera generar.

Proyecto Golfo de Honduras

El proyecto Golfo de Honduras es uno de los canales marítimos más importantes de Centroamérica, tanto por desarrollo marítimo y la vida silvestre que alberga este espacio. Es uno de los ecosistemas más relevantes y por el cual COCATRAM ha intercedido siendo facilitador de políticas de control y manejo de residuos; dicho proyecto finalizó en el 2005, con aporte económico del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y se convirtió en uno de los proyectos iniciales de la comisión. Importante como fundamento a esta investigación el nombrar este proyecto para que la sociedad pueda identificar al COCATRAM como un organismo de aporte al desarrollo centroamericano.

Según (COCATRAM, 2009), “el Golfo de Honduras abarca un cuerpo trinacional de aguas costeras y marinas, incluidas partes de las zonas económicas exclusivas de Belice, Guatemala y Honduras. El Golfo vincula ecosistemas altamente diversos y productivos, como estuarios, manglares y arrecifes de coral que se extienden desde Monkey River en Belice hasta Punta Sal Honduras”. Por ende, este proyecto contribuye de manera precisa y rigurosa al control del medio

ambiente de la zona, el cual es un impulsor de las aguas costeras que comparte todos los países de la región centroamericana.

El objetivo principal de este proyecto era el centralizar un protocolo de control para las áreas marítimas, según (COCATRAM, 2009), “mejorar el control y la prevención de la contaminación relacionada con el transporte marítimo en los principales puertos, rutas de transporte de navegación y aéreas costeras y marinas adyacentes en el Golfo de Honduras”, importante recalcar, que uno de los principales indicios de este proyecto transfronterizo, se hizo de manera necesaria debido a las corrientes que varían con las estaciones y contribuyen a la interconexión de las aguas en Belice, Guatemala y Honduras.

Esta corriente que tiene mayor influencia en el mes de verano, producto de los vientos alisios, provoca un movimiento constante y de manera más rápida de estancamientos de sedimentos, debido al incremento esperado de los transportes por mencionada zona; por tanto, se debían tomar previsiones del caso, con el fin de evitar accidentes catastróficos y contaminación marina, la cual fue considerada en su momento como de vital importancia para preservar la vida animal en las zonas costeras. En este proyecto se contó con cinco componentes de desarrollo que permitieron evolucionar con el trabajo costero esperado. Según (COCATRAM, 2009), los cinco componentes para el desarrollo de este proyecto fueron:

Componente 1: Crear capacidad regional para el control de la contaminación marina y de fuentes terrestres en el Golfo de Honduras.

Componente 2: Crear una base de información y desarrollar un Plan de acción estratégico para el Golfo de Honduras.

Componente 3: Mejorar la seguridad de la navegación en las rutas de navegación.

Componente 4: Mejorar la gestión ambiental y las medidas para reducir peligros en los cinco puertos en el Golfo de Honduras.

Componente 5: Gestión del proyecto.

Este proyecto, Golfo de Honduras, es uno de los componentes relevantes de los ideales que desea implementar el COCATRAM para el crecimiento interregional. Dicho proyecto finalizó en el 2005, y formó parte de un plan de acción que mantuvieron los organismos de cada gobierno con rigurosidad en enfoques temáticos hacia la implementación y mejora continua de la región. COCATRAM, mediante la ejecución de dichas acciones, busca fomentar el desarrollo de la zona centroamericana como un medio impulsor hacia la economía internacional. La ejecución de estos programas realiza el deseo exhaustivo del organismo en tener un horizonte claro con técnicas que promuevan la adecuada gestión ambiental de todo Centroamérica.

Red de capacitación organizado por la Comisión Centroamericana de Transporte Marítima-COCATRAM

Uno de los principios que pone a disposición el COCATRAM, en la región centroamericana, es el Centro de capacitación marítimo portuaria de Centroamérica; dicho proyecto se fomenta a través de la ejecución de sus acciones por medio del programa TRAINSMAR, el cual dio origen en los años 80. Según (COCATRAM, 2009), “El Programa TRAINSMAR se lanzó por medio de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), con la participación solo del sector portuario. En la actualidad, este foro de capacitación lo integran tanto el sector portuario (autoridades portuarias) como el marítimo (autoridades marítimas) de Centroamérica”.

Por consecuente, a lo anterior, el objetivo de esta red de capacitación es mantener alianzas estratégicas dentro de los países centroamericanos, con el fin de operar de manera estratégica, y fomentar políticas de fortalecimiento hacia la gestión marítima. Los temas en desarrollo de las capacitaciones son fundamentados en los vicios actuales que cuentan los puertos en la acción de

sus labores diarias, los cuales son recapitulados de manera mensual para ser tratados mediante asesorías o consultorías, de acuerdo a las condiciones y las necesidades de cada país.

Según (COCATRAM, 2009), “los miembros de la red son los centros de capacitación marítima portuaria de los países miembros de COCATRAM, quienes dependen de entidades portuarias y/o marítimas; y la COCATRAM, quien tiene el rol de la coordinación regional de la red”. Lo anterior rescata la unificación de ideas que el organismo intenta brindar a beneficio de la región con el fin de fortalecer temas a lo interno de las instituciones.

Las capacitaciones oportunas las cuales el COCATRAM puede impartir, son un auge a las relaciones internas que los países ofrezcan como oferta de crecimiento hacia el comercio internacional. Las reuniones de este programa se establecen una vez cada inicio de año, donde se fundamenta un programa de actividades que el organismo busca ejecutar en el transcurso del año.

Al finalizar la reunión, COCATRAM toma acta de los acuerdos pactados, para el seguimiento y cumplimiento de cada una de las actividades a las cuales se comprometen efectuar en el tiempo establecido. Según (COCATRAM, 2018), los instrumentos normativos, los cuales la comisión utiliza como base con el propósito de ejercer criterio ante el ejercicio de las funciones y que dentro de sus actividades sea transparente, son:

- Reglamento operativo
- Reglamento de reuniones
- Reglamento de uso de los fondos de la membresía.

De acuerdo con (COCATRAM, 2018), estos instrumentos tienen como objetivo establecer y definir los procedimientos operativos para el funcionamiento y fortalecimiento de a (sic) la Red de los Centros de Capacitación Marítima Portuaria”.

Costa Rica una posición a nivel internacional

Son varias las posiciones las cuales se pueden asumir con respecto al crecimiento y la inserción de Costa Rica en el mundo. No se puede excluir el hecho que se han ejecutado métodos con el propósito de crecer a manera que hoy día somos quizás uno de los países a nivel centroamericano más reconocidos en el comercio internacional; sin embargo, se reconoce que para el alcanzar una internacionalización adecuada se deben realizar varios ajustes en el esquema actual; uno de los propósitos de la globalización es el reformar las diferentes formas de vivir el comercio.

Según El Libro Costa Rica Global, Academia de Centroamérica, “la desaparición de la distancia se materializa de manera particular, aunque definitivamente no única, en los negocios y el comercio internacional, la consecuencia es el surgimiento en múltiples actividades- sobre todo en manufacturas complejas- de una dinámica de cadenas globales”. (Ulibarri, 2017, p.XVI)

Lo anterior mencionado hace hincapié en que el acortamiento de las distancias representa, de forma drástica, las diferencias en la forma de vida. Los cambios tecnológicos y la acelerada unificación de las masas han hecho que la integración entre los distintos países sea de forma efectiva, aquellas repúblicas, con poco desarrollo comercial años atrás, se han convertido hoy por hoy en imponentes y reverentes antes los cambios generados por los países industrializados.

Un ejemplo para visualizar los cambios generados a través del tiempo, lo podemos ver reflejados en medio oriente. Según Costa Rica Global, “la desaparición de la distancia y el avance tecnológico, es el cambio en el papel que desempeña China en el contexto mundial. Por ser el país más poblado del orbe, por supuesto, su crecimiento económico ha sacado de la pobreza a centenares de millones de personas, lo que obviamente tiene gran importancia humanitaria” (Ulibarri, 2017, p.XVII)

Destacado a lo anterior, Costa Rica en definitiva no es China, y se considera a través de muchos elementos que para crear una economía dinamizada se debe modificar bastante de las políticas comerciales. No somos un país generador de grandes maquilas, no contamos con imponentes desarrollos fiscales, no somos el país el cual genera exportaciones abrumadoras. Pero contamos con algo muy relevante que impone prestigio y nombre alrededor de los países. Costa Rica es el país que, dado a las decisiones tomadas a través del tiempo, genera conciencia por medio de las relaciones internacionales.

“Sus decisiones únicas- la democracia profunda y temprana, el desarme y el compromiso con la paz, su intensa apuesta por el medio ambiente, sus innovaciones en instituciones sociales y laborales (como el solidarismo) y su peculiar actitud hacia la vida- hacen que nuestro país cuente con un mensaje y un ejemplo que dar” (Ulibarri, 2017, p.XXXVI). Estos acontecimientos han generado una vinculación con el orden mundial. Somos actualmente el país fomentador de diversidad, libertad y liberaciones económicas que, paso a paso, hemos creado para una sociedad de bien y desarrollo interpersonal.

El Libro Costa Rica Global de Don Eduardo Ulibarri hace un refrescamiento de los acontecimientos políticos y comerciales que han posicionado a Costa Rica en un orden mundial, realice una contundente aclaratoria de las características que realmente necesita Costa Rica para seguir en el margen de una evolución en el marco de la economía. Según Ulibarri (2017), “Costa Rica debe revisar su tímida actitud hasta ahora en los procesos de alianzas, finalmente, es el momento de volver a poner energía en dos frentes: el multilateral y, sobre todo, la integración económica”.

Por este último, uno de los más importantes en referencia, “la integración centroamericana”, el cual durante muchos años se ha perseguido sin tener algunas respuestas positiva ante los actores; es uno de los procesos más importantes que se deben asumir, un programa retador el cual se debe tomar en consideración con el propósito de enfrentar un progreso para los próximos años. COCACATRAM, tal como se comenta en el desarrollo de esta investigación, es un organismo que

nace a partir del mercado común Centroamericano; es un indicio que los resultados sí se pueden obtener si se trabaja para el progreso de la región.

Según Costa Rica Global, este país debe imponer los siguientes puntos para desempeñar estrategias que le permitan desenvolver con éxito su posicionamiento internacional. (Ulibarri, 2017, p.5),

- Entender y gestionar la creciente complejidad del entorno internacional.
- Mantener una diversidad de interacciones externas, en dimensiones bilaterales, regionales y universales, así como oficiales y no oficiales.
- Agilizar la coordinación entre diversos centros de influencia e instituciones nacionales, con énfasis en los ministerios de Relaciones Exteriores y Comercio Exterior, para mejorar la coherencia de nuestra proyección internacional y la obtención de resultados.
- Desarrollar, como motor de lo anterior, estrategias que integren valores, aspiraciones e intereses, establezcan prioridades y tomen en cuenta factores costo-beneficio.

Estos puntos anteriores desafían una Costa Rica futura con ganas de seguir adelante, en busca de una integración exitosa que llene los canales del comercio internacional que actualmente se encuentran vacíos. Los retos para los países centroamericanos siempre serán con criterio al crecimiento y fuerte demanda hacia el desarrollo internacional. La integración no es un canal sino el medio con el fin de alcanzar las relaciones que se necesitan para el progreso. Es importante recalcar que el apoyo hacia todo el sistema aduanero nacional es una necesidad para la evolución de la vida, de igual forma el acrecentar organismos intrarregionales que apoyen el funcionamiento del comercio es otro de los elementos multilaterales que nos llevarán a la evolución.

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

Enfoque de la investigación

Si se emplea el concepto de investigación, esta se puede definir de la siguiente manera: “la investigación es un conjunto de procesos sistemáticos, críticos y empíricos que se aplican al estudio de un fenómeno o problema” (Hernández et al, 2014, p.4).

Existen tres tipos de enfoques de la investigación los cuales son cuantitativo, cualitativo y mixto. Estos tres tipos de enfoques representan las diferentes elecciones con los cuales un investigador se puede basar con el fin de desarrollar un plano de investigación en el tema que desee abarcar. La elección entre un enfoque u otro depende del deseo del investigador y el marco por donde desee llevar su tema. Estos tres tipos de enfoques fueron diseñados por la humanidad para generar conocimiento entre las masas.

Para este trabajo, se estará utilizando un enfoque de tipo cualitativo, ya que se quiere profundizar más en un tema que se da actualmente desde la perspectiva profesional, el cual se basará en la investigación de información en la cadena de tiempo, y mediante entrevistas recabadas que confirman los datos expuestos, o como según se detalla a continuación: “el enfoque cualitativo busca principalmente la dispersión o expansión de los datos e información, y cumple con características: Hay una realidad que conocer y esto puede hacerse a través de la mente, existe una realidad objetiva única, el mundo es concebido como externo al investigador” (Hernández et al, 2014, p.4).

El enfoque cualitativo tiene como objetivo el recolectar y analizar datos presentados actualmente al público en general, para de esta forma desarrollar preguntas y nuevas interrogantes que se vayan generando con el avance de la investigación. Con respecto a lo anterior, se puede definir que en esta investigación la información la cual se analiza es sobre la logística marítima y

sobre la evolución que se ha tenido alrededor de los años a nivel de Centroamérica, a través de una comisión facilitadora creada por el SICA.

Método de la investigación

El método de la investigación es el proceso mediante el cual se va a desarrollar. La investigación vincula procesos sistemáticos, críticos y empíricos. Este método basa su objetivo en abordar adecuadamente el fenómeno que se desea investigar y da por sentado que la teoría debe ser flexible, y concibe que la investigación no posee fronteras ni límites para investigar. El desarrollo cualitativo, en el siguiente trabajo, se hará a través del análisis interpretativo. Este por cuanto posee una orientación la cual intenta rescatar la opinión de las personas y además se trabaja con diferentes grupos sociales.

El enfoque interpretativo se divide en las siguientes teorías: fundamentada, etnográfico, narrativo, fenomenológico e investigación-acción. Para efectos de este trabajo, se utilizará el enfoque de investigación; ya que toma las dos siguientes características: “Diagnóstico de problemática sociales, políticas, laborales, económicas, etc., de naturaleza colectiva y expone las categorías sobre las causas y consecuencias de la problemática y sus soluciones” (Hernández et al, 2014, pp. 470-471).

Fuentes de información

Cuando se establece una investigación y se habla de fuentes de información, se puede describir toda aquella base bibliográfica en que el investigador se apoya para extraer todo tipo de material didáctico que le sea útil con el fin de dar forma y argumento al tema por desarrollar. Existe variedad de fuentes que se consideran una adecuada base generadora de ideas de las cuales se puede mencionar: experiencias individuales, materiales críticos, programas de radio o televisión, páginas web, foros de discusión, redes sociales, artículos publicados los cuales preceden su investigación

y, se detalla que, dentro de una fuente, ingresan intuiciones y presentimientos (Hernández et al, 2014, p.24).

Es importante mencionar que la elección de la fuente depende del investigador y el fondo con el que haya recibido la información de forma individual, ya que para lo que un investigador se considera relevante para otro no lo es. Las ideas generadas pueden recibirse de manera general o individual, es decir, una fuente puede ser complemento de otra con el propósito de ser enfocada de mejor manera y dar mucha más relevancia el tema por investigar.

Cabe mencionar que las ideas por expresar en una investigación deben ser generadas de forma correcta, ya que son el argumento principal que fundamenta este trabajo. Se puede mencionar que la idea debe ser una inspiración, oportunidad, una necesidad de resolver una problemática y todo se debe conceptualizar de forma necesaria para que puedan ser expresadas de forma ágil y clara.

Para efectos de esta investigación, las fuentes de información se basarán en material originado de investigaciones científicas y basadas en extracción de muestra mediante entrevista. A continuación, detallamos más profundamente las fuentes de investigación.

Muestra de la investigación

La muestra es un subgrupo que se toma de la población la cual existe con el fin de recolectar datos, y debe delimitarse como un representante de la población. Existen dos tipos de muestra para efectos de esta investigación. Se aplicará la no probabilística (Hernández et al, 2014, p.172).

Para determinar la muestra de esta investigación, se detalla la siguiente definición de población, la cual se debe establecer con el objetivo de identificar correctamente la muestra. La población es el “conjunto de todos los casos que concuerdan con determinadas especificaciones, así como se procede a delimitar la población que va a ser estudiada y sobre la cual se pretende generalizar los resultados” (Hernández et al, 2014, p.174).

Para este trabajo, se considera población a las instituciones costarricenses y centroamericanas que ejecutan sus funciones dentro de la logística marítima, de la cual podemos mencionar: MOPT, JAPDEVA, SINTRAJAP, Consejo Portuario Nacional; además se consideran las agencias aduanales y navieras que son parte del transporte marítimo, y se tomarán en cuenta las empresas privadas que respaldan sus importaciones o exportaciones con la ayuda de estas personas físicas y jurídicas del ejercicio del comercio internacional.

Se definen diferentes tipos de muestra no probabilística, dentro de ellos están expertos, selección intencional, participación y “bola de nieve”. Para el desarrollo de esta investigación, se utiliza la selección intencional; ya que se emplean únicamente las personas que sean aptas para responder las preguntas de la entrevista (Hernández et al, 2014, pp.175-177). La muestra queda definida por diez elementos, los cuales son seleccionados de la siguiente forma:

Tabla 3. Entrevistados

Profesional	Empresa	Departamento
Entrevistado 1	Universidad Estatal a Distancia-PROCIP	Departamento de Investigaciones
Entrevistado 2	Mayoreo Abonos Agro	Departamento de Importación
Entrevistado 3	The Fruit Farm Group Costa Rica S.A	Departamento-Exportaciones
Entrevistado 4	Mudanzas Mundiales S.A.	Departamento Pricing
Entrevistado 5	Mudanzas Mundiales S.A.	Departamento Tráfico Internacional
Entrevistado 6	MM Logística S. A.	Departamento de Exportación Terrestre
Entrevistado 7	Translogistics Cargo S.A	Departamento Técnico
Entrevistado 8	Naviera King Ocean S.A.	Departamento de Importaciones
Entrevistado 9	Naviera Crowley S. A.	Departamento de Exportaciones
Entrevistado 10	Naviera Sealand- Maerks S. A.	Departamento Técnico

Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos de la presente investigación, 2018.

Fuentes primarias

Uno de los aspectos más importantes de la investigación es el establecer las fuentes en donde se recolecta la información, ya que a partir de los medios establecidos, el investigador inicia el estudio. Según el desarrollo de la perspectiva teórica, estas se definen como el “paso de investigación que consiste en sustentar teóricamente el estudio, una vez que ya se ha planteado el problema de investigación” (Hernández et al, 2014, p.60).

Con respecto a lo anterior, se puede adherir que la revisión de la literatura es el paso de la investigación que consiste en detectar, consultar y obtener bibliografías y materiales útiles para los propósitos de estudio, de los cuales se recopila información donde se fundamenta la base teórica que se vaya exponer en el marco de referencia.

Las fuentes primarias que más generan consultas son los siguientes libros, artículos revistas científicas, trabajos presentados en congresos, simposios y otros similares (según Hernández et al, 2014, pág.65). En la siguiente investigación sobre logística marítima, se consultan artículos relevantes los cuales apoyen el fundamento del problema establecido. También se consultan instituciones con grandes bases bibliográficas como lo es la Universidad de Costa Rica y la Biblioteca Nacional que cuentan con libros y antecedentes para fundamentar el trabajo.

Fuentes secundarias

Las fuentes secundarias se definen como aquellas que contienen datos o información sintetizados, es decir, las fuentes secundarias interpretan y analizan las fuentes primarias, algunos tipos de fuentes secundarios son: índices, revistas resúmenes, enciclopedias, bibliografías, críticas de la literatura (Bounocore, 1980, p.229).

Estas poseen un uso menos intenso que las primarias. Una vez localizadas, se pueden incorporar al trabajo de investigación. Muchas veces estas fuentes secundarias son el único recurso con el que cuenta un investigador para obtener información sobre lo que se desea. Es importante aclarar que dichos orígenes se consideran rígidos, ya que, al no ser información exacta del tema, puede limitar la información por recopilar por lo anterior; afecta los resultados los cuales se busca en un trabajo de este nivel.

Esta investigación toma las fuentes secundarias necesarias para esclarecer el problema por exponer, por lo que de ser necesario se utilizará este tipo de principios secundarios mencionados a continuación: Discursos emitidos por entidades competentes, resultados de investigaciones, memorias personales de autores confiables, fotografías que fundamenten algún hecho relevante en el tema, etc.

Unidades de análisis

Se entiende por unidades de análisis los indicadores que pueden ser estudiados para generar los resultados directamente relacionados con los objetivos propuestos en la investigación. La función de la unidad de análisis es “identificar aquellos factores o indicadores cualitativos simples que permitan observar, analizar, evaluar los indicadores” (Reguera, 2008, p.57).

El objetivo de exponer las unidades de estudio es tener presente los puntos más relevantes que se desea plantear en la entrevista hacia la muestra elegida. Con esto se determina hacia dónde se debe llevar al entrevistado para de esta manera recabar la información más relevante de la investigación.

Es importante mencionar que, dentro de la selección de los puntos de análisis, puede que surja una comparación entre la muestra y la unidad de análisis. La muestra indica quiénes van hacer

medidos y la unidad de análisis identifica qué se desea analizar dentro de la muestra (Hernández et al, 2014, p.183).

Para la presente investigación, se consideran las siguientes unidades de análisis:

- Características y funciones.
- Estrategias de competitividad.
- Facilitación y capacitaciones.

Características y funciones

Toda organización, la cual se ordene económicamente para desarrollar una función dentro de las actividades del producto interno bruto de un país, es considerada dentro del concepto empresa y, por ende, sus bases organizacionales se deben definir dentro del esquema de funciones y características de una compañía.

Por lo anterior, se definen las características y funciones que es donde se establece la forma de trabajo y aspectos relevantes de la institución. En este aspecto, se delimita cuál es el camino de ejecución de las actividades con las que trabaja a diario una organización empresarial, para de esta forma cumplir con parámetros establecidos que consideren a una empresa competente en sus funciones.

En esta investigación, se definen las funciones y características correspondientes de COCATRAM, que ayuden a determinar los aspectos que dan vida y forma a esta comisión para el desarrollo de la franja Centroamericana.

Estrategias de competitividad

Las estrategias de competitividad tienen como principal objetivo definir qué acciones debe emprender cualquier ente físico o jurídico con el fin de obtener mejores resultados en la marcha de su actividad, así como establecer los posibles métodos de mejora continua. En esencia, toda compañía o institución debe clarificar qué productos o métodos debe ejecutar para, de esta forma, aspirar al éxito empresarial.

Dentro de los rangos que se deben definir en las estrategias de competitividad, es el analizar el sector donde se encuentre la empresa, las necesidades que dan origen a las funciones de estas, y quien conforma la competencia. A partir de lo anterior, el panorama de marcha será establecido de forma más clara.

Con respecto a esta investigación, se definen las estrategias implementadas en la actualidad por la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo COCATRAM, con el fin de desarrollar, de mejor forma, la logística marítima del bloque centroamericano, e incentiva estrategia para la competitividad y el subdesarrollo de la economía de los países centroamericanos.

Facilitación y capacitaciones

Dentro de una organización se deben definir aspectos que hagan a una compañía más competente dentro de sus actividades económicas. Los aspectos que podemos mencionar son la facilitación y capacitaciones las cuales forman parte de los procesos de mejora continua. Dichos procesos tienen como objetivo establecer alianzas internas o externas a través de asesorías y mediaciones en el clima organizacional.

En este trabajo se establece que, a través de COCATRAM, se ponga en marcha los procesos de desarrollo en la logística marítima donde se definan facilitadores altamente experimentados y competentes en reuniones, talleres y seminarios, para garantizar los resultados esperados con procesos interactivos en la logística marítima.

Instrumentos aplicados en la investigación

Para efectos de esta investigación, el instrumento de recolección de datos es el cuestionario, el cual se define como: “conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir” (Hernández et al, 2014, p.418). Es importante mencionar que un instrumento adecuado es aquel que ayuda a registrar datos observables los cuales representen de forma concisa las variables que el investigador tenga en mente, por lo que se define uno de los puntos más relevantes por mencionar dentro de la investigación. Por medio de este instrumento, los datos por recabar serán medidos de forma más simple.

En esta investigación, se utiliza el cuestionario con la técnica de entrevista. Con este método, se pretende que la persona por entrevistar brinde respuestas concisas y valiosas para el aporte de esta investigación y, por tanto, se logre extraer más información. La información que se recauda es para efectos de este trabajo y será de carácter confidencial.

El segundo método por definir dentro del desarrollo de este trabajo es la observación. Por este medio, el investigador procede a destacar aspectos de comportamiento, emocionales y psicológicos que el entrevistado puede generar al sentirse con las preguntas por responder, del cual se puede definir si la entrevista genera un impacto tanto positivo como negativo en el tema por desarrollar.

Proceso para la recolección y análisis de datos

La presente investigación se fundamenta en fuentes primarias y secundarias, tomando en cuenta datos previamente publicados en libros, periódicos, investigaciones, y otro medio útil de extracción de información. Dentro de las fuentes primarias de la investigación, se mencionan las entrevistas aplicadas. Estas son el instrumento base de esta investigación. Para el proceso de recolección de datos, se detalla una secuencia de la cual se recopila información de forma correcta.

Para aplicar dichas entrevistas, el primer paso es la selección de la muestra. Una vez elegida esta, se escoge el proceso para la recolección más conveniente, por lo cual se eligió el instrumento de cuestionario con la técnica de entrevista.

El siguiente paso es llamar a las empresas seleccionadas en la muestra para contactar a los profesionales que pueden responder a las preguntas relacionadas con la logística marítima y, una vez que estas personas confirmen su colaboración, se les enviará un correo o se llamarán por teléfono con el propósito de confirmar, de manera directa, la hora y el día cuando se les podrá aplicar la entrevista. El último paso por seguir será analizar las respuestas para llegar a una conclusión de la investigación.

Para el presente trabajo, se utiliza el método de análisis cualitativo en el que el investigador somete los datos a interpretación con la finalidad de alcanzar los objetivos del estudio. Además, se utilizan categorías de análisis mediante las cuales se exploran los datos, se categorizan, se analizan mediante la descripción de experiencias, luego se descubren los conceptos con el fin de interpretarlos y explicarlos en función del planteamiento del problema. Lo anterior se realiza con el fin de comprender y reconstruir los datos para generar un resultado.

De acuerdo con lo anterior, el proceso siguiente es el análisis de datos, la selección de técnicas y modelos de análisis también se relaciona con el planteamiento del problema, el tipo de diseño y estrategias elegidas para los procedimientos (Hernández et al, 2014, p.574). Una vez que se obtienen los resultados recolectados, el investigador procede a desarrollar los comentarios, conclusiones y generar discusión sobre lo observado; a todo este proceso se le llama análisis de los datos extraídos durante la investigación.

Con respecto a esta investigación, se procede a desarrollar de manera conjunta los temas y la obtención de los resultados. Se analiza por medio de las entrevistas aplicadas y se espera obtener información valiosa que pueda ser útil para cualquier figura física y jurídica en cumplimiento de sus funciones, además de analizar el paisaje actual y el apoyo real con el que se cuentan en la logística marítima.

CAPITULO IV: ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

En este capítulo, se analizará COCATRAM y las expectativas de crecimiento portuario a nivel de Centroamérica, a través del conocimiento que se obtenga del Sistema Aduanero de Costa Rica. Se pretende, en esta parte de la investigación, determinar el conocimiento que tienen las empresas de los organismos los cuales fortalecen su labor en el comercio internacional, así como el dejar plasmado las herramientas con las que cuentan las instituciones en la práctica del sistema aduanero.

El análisis de este capítulo para ser comprendido de mejor forma se organiza de la siguiente manera: en primera instancia se presenta una tabla gráfica de las categorías que nacen del estudio de cada unidad de análisis. Las unidades de análisis nacen del contenido de los tres primeros objetivos específicos de la presente investigación.

La segunda parte de este análisis pretende explicar cada una de las categorías al utilizar la información que se extrae por los entrevistados, apoyado de la información investigada del capítulo dos. Una vez unificados estos dos canales de información, se procede, por parte del investigador, a interpretar dicha información y brindar una respuesta al problema.

Toda la información extraída de los entrevistados se obtendrá por medio de un cuestionario, tipo entrevista. Las preguntas las cuales conforman dicha entrevista son nueve preguntas que fundamentan y dan apoyo a determinar el conocimiento que se cuenta actualmente sobre COCATRAM y desarrollo portuario centroamericano; dicho cuestionario se aplicó a diez empresas relacionadas con el ámbito aduanero y la logística de transporte marítimo de la zona.

Cada una de las respuestas brindadas será analizada de forma individual, y esto constituye la base principal para dar apoyo y fundamento a las conclusiones de esta investigación.

Consecuente a este análisis se detalla las recomendaciones. A continuación, se adjunta la tabla de las muestras de cada uno de los entrevistados.

Tabla 4. Unidades y categorías de análisis

Unidades	Categorías
Características y funciones	<ol style="list-style-type: none"> 1) Desconocimiento de COCATRAM a nivel comercial. 2) Desconocimiento de temas focos por tratar por COCATRAM. 3) Inadecuada interconexión portuaria. 4) Desaprovechamiento de la integración centroamericana. 5) Desconocimiento de las ventajas portuarias. 6) Carencias de gestión ambiental en puertos.
Estrategias de competitividad	<ol style="list-style-type: none"> 1) Competitividad en tarifas marítimas. 2) Desconocimiento de medios de transporte. 3) Carencia de armonización de políticas comerciales. 4) Inseguridad en el transporte terrestre. 5) Inadecuada infraestructura portuaria. 6) Actualizaciones en procedimientos y tecnología portuaria. 7) Dependencia de canales gubernamentales. 8) Herramientas gubernamentales. 9) Competitividad portuaria.

Facilitación y capacitaciones

- 1) Desconocimiento de herramientas
- 2) Falta de organismos capacitadores.
- 3) Consideraciones positivas.
- 4) Objetivos en común.
- 5) Generación de conocimiento.

Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos de la presente investigación, 2018.

Unidad de análisis 1: Características y funciones

En esta unidad de análisis, se hace referencia a obtener el conocimiento con el que cuenta el Servicio Nacional de Aduanas en la ejecución de su actividad; con respecto a las funciones y características de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo. El principio elemental es expresar, por medio de la entrevista, las ideas fundamentales las cuales se tienen con respecto a la comisión dentro del reconocimiento, ventajas, beneficios y aspectos que se deben mejorar en los puertos, que por medio del COCATRAM se obtiene.

Según la Resolución N°5-80, Reunión de ministros responsables de la integración económica centroamericana, julio 1980, inciso III, se adoptan algunos de los principios que fundamentan la creación de COCATRAM como ente facilitador de desarrollo marítimo y, por tanto, se emite “llevar a cabo actividades necesarias con el fin de propiciar el desarrollo naviero regional y nacional de los países centroamericanos, con el objetivo de lograr una mayor participación en la prestación de los servicios de transporte marítimo para el comercio internacional del área”.

En el apartado anterior, se describe, de forma precisa, uno de los objetivos de la creación del COCATRAM, y que, por ende, se expresa de manera trascendental el conocer el manejo de la institución dentro de las políticas de crecimiento y fortalecimiento de la región con respecto al desarrollo marítimo del istmo centroamericano. Un punto fundamental en esta investigación es dar a conocer este tipo de información para que no solo las instituciones gubernamentales crezcan en conocimiento marítimo, si no que de igual forma las empresas a nivel privado sientan el apoyo y puedan fundamentar su crecimiento a través de estos organismos que nacen en convenio de la región.

Las categorías las cuales se profundizarán en esta unidad de análisis se describen a continuación:

- 1) Desconocimiento de COCATRAM a nivel comercial.
- 2) Desconocimiento de temas focos por tratar por COCATRAM.
- 3) Inadecuada interconexión portuaria.
- 4) Desaprovechamiento de la integración centroamericana.
- 5) Desconocimiento de las ventajas portuarias.
- 6) Carencias de gestión ambiental en puertos.

Categoría 1. Desconocimiento de COCATRAM a nivel comercial

Descripción

Esta unidad de análisis, se estará profundizando en obtener las respuestas sobre el pensamiento que tiene la población con respecto al trabajo de COCATRAM como organismo

facilitador del transporte marítimo, el cual, a través de años de investigación por parte del SICA, ha desarrollado importantes tareas para llegar a obtener criterios de apoyo que fundamenten la región. A continuación, algunas respuestas con respecto:

“El COCATRAM se ha desvinculado un poco a través del tiempo, desde su razón primordial de creación, ellos se crean para generar conocimiento a través de una unión centroamericana, actualmente se han convertido en un centro estadístico que toma información y no ejecuta planes de acción” (Entrevistado 1).

“De COCATRAM conozco muy poco, pero he visto que ellos se dedican a la parte de estadística para los países Centroamericanos recopilando toda la información y proporcionando los datos estadísticos. En algunas ocasiones he visto publicaciones de talleres que ofrecen a los miembros de la Comisión y van muy enfocados al bienestar del Ambiental” (Entrevistado 2).

“A grandes rasgos no, entiendo que brinda asesoría a los países miembros del SICA para mejorar la actividad portuaria de Centroamérica, hay muy poca información de ellos, en el comercio es una institución que a mi criterio no le han dado mucho impulso” (Entrevistado 3).

“Si he escuchado a través de las gerencias, que se realizan y gestionan procesos con este organismo, apoyan la gestión y el desafío marítimo portuario de Centroamérica” (Entrevistado 9).

“Dentro del ejercicio en la actividad portuaria si he escuchado el COCATRAM, no de manera profunda, sé que son un organismo facilitador, apoyan mucho a la región principalmente como fuente estadística y también apoyo a los planes de gestión ambiental” (Entrevistado 10).

Análisis

El COCATRAM es un generador de conocimiento portuario que busca desarrollar, a través la información captada por los diferentes puertos de los países integrantes, una fuente de gestión portuaria que fructifique en desarrollar planes de acción para el crecimiento de la zona, además este organismo tiene como fin generar un recurso de integración centroamericana en busca de una unión aduanera, que durante muchos años el SICA ha intentado formar, sin tener respuesta positiva de todos los países que conforman el COCATRAM.

Según COCATRAM, 2018, “la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo COCATRAM es una institución de carácter regional y que forma parte de (sic) del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), de carácter permanente, cuya función es la de promover el desarrollo del subsector marítimo y portuario de Centroamérica.”

Con base en lo anterior, la comisión nace el 5 de julio de 1980 mediante la Resolución N°5-80, de la XXIII Reunión de ministros responsables de la integración económica centroamericana (ROMRIECA XXIII), con un marco jurídico permanente y con base en la necesidad del SICA; por ende, su estado es el bienestar de la zona y creación de políticas integradas mediante las regulaciones de cada país miembro.

El cincuenta por ciento de los entrevistados conoce ligeramente, el trabajo que abarca el COCATRAM a través del istmo centroamericano. Se capta por medio del conocimiento de las personas entrevistadas la información que a grandes rasgos COCATRAM desea aportar mediante los estudios de factibilidad para la zona. El otro cincuenta por ciento de la muestra no conoce de ninguna forma quién es la Comisión Centroamericana de Transporte Marítima. Por tal razón, nos induce a un resultado esperado y da a conocer que la comisión debe implementar más información bajo la propuesta de fortalecimiento que desea aportar a la región.

Categoría 2. Desconocimiento de los temas focos por tratar por COCATRAM

Descripción

El COCATRAM trabaja de acuerdo con una serie de objetivos internos, basados en los fines establecidos por la región centroamericana en busca de optimizar los deseos de fortalecimiento de la región. Mediante las entrevistas aplicadas, se desea conocer si la muestra posee el conocimiento de los temas bajo los cuales trabaja el organismo. A continuación, se ofrecen algunas de las respuestas:

“El COCATRAM se ha desvinculado con la razón primordial de creación, ellos se crean para generar conocimiento a través de una unión centroamericana, pero actualmente se han vuelto un centro estadístico” (Entrevistado 1).

“Se dedican a la parte de estadística para los países Centroamericanos recopilando toda la información y proporcionando los datos estadísticos. En algunas ocasiones he visto publicaciones de talleres que ofrecen a los miembros de la comisión y van muy enfocados al bienestar del ambiental” (Entrevistado 2).

“A grandes rasgos no, entiendo que brinda asesoría a los países miembros del SICA para mejorar la actividad portuaria de Centroamérica, hay muy poca información de ellos en el comercio, es una institución que a mi criterio no le han dado mucho impulso” (ENTREVISTADO 3).

Análisis

El COCATRAM actúa de manera desinteresada a beneficio de la región, el cual, por una necesidad de crecimiento, aporta criterio a los países miembros con el fin de fortalecer canales inexplorados por parte de las instituciones gubernamentales de cada república. Los temas que se analizan nacen a partir de la investigación que asumen el COCATRAM para generar resultados de crecimiento en la zona.

Dentro de los todos los objetivos que tiene COCATRAM para la región de Centroamérica está el participar de manera precisa y concisa dentro de todos los temas del sistema marítimo portuario de la región, que sustenta de forma contundente todos los aspectos que el Sistema de Integración Centroamérica desea aportar a los países miembros. Según Resolución N°5-80, de la XXIII Reunión de ministros responsables de la integración económica Centroamericana (ROMRIECA XXIII), se detallan todos los temas que la comisión aborda como participación activa, dentro de los cuales se pueden mencionar:

- Formular las recomendaciones pertinentes para contribuir a la facilitación de comercio y del transporte marítimo, e incluye lo relativo a la adopción de recomendaciones internacionales sobre el particular.
- Llevar a cabo actividades necesarias para propiciar el desarrollo naviero regional.
- Proporciona estadísticas portuarias relativas al movimiento de cargas, buques y contenedores en los puertos de la región.

Dentro de las entrevistas desarrolladas, solo tres profesionales pueden mencionar a grandes rasgos algunos de los temas de los cuales está enfocada la comisión; uno de ellos evalúa de manera precisa el tema de la gestión ambiental en altamar, el cual es uno de los temas focos de viabilidad de crecimiento regional para Centroamérica.

Categoría 3. Inadecuada interconexión portuaria

Descripción

Uno de los elementos más importantes del fortalecimiento a nivel regional en el transporte marítimo es el buscar métodos que unifiquen la zona, con el objetivo de trabajar de manera precisa

en establecer herramientas las cuales brinden un elemento productivo para los países integrantes, tal es el caso de una adecuada interconexión portuaria que fructifique en el desarrollo de los procesos marítimos de manera adecuada. A continuación, las respuestas brindadas por la muestra:

“Es importante ver los puertos centroamericanos no como organismos individuales si no como unión de todos los países, los cuales deberíamos crecer mediante esa unión, si dicha unión fuera efectiva realmente una de las ventajas sería la interconexión de información entre ellos, fortalecimiento, distancia, ejecución de planes” (Entrevistado 1).

“El Canal de Panamá es el elemento principal que disminuye el tiempo de tránsito desde el Atlántico hasta el Océano Pacífico, es un fuerte aliado estratégico” (Entrevistado 2).

“Me parece que la cercanía que existe entre cada uno de los puertos, fomenta una interconexión lo que es una de los mejores beneficios que cuenta Centroamérica” (Entrevistado 10).

Análisis

Según la infraestructura portuaria para el comercio exterior de Centroamérica, “la búsqueda de la ruta más económica al mercado también requiere asegurar que el país no dependa de los puertos de un solo país alterno, es decir, que tenga buenas conexiones con, por lo menos, dos puertos alternos de la región”. (CIBEI, 1996, p. 45),

El texto anterior hace hincapié a la necesidad que requiere la región centroamericana en la interconexión portuaria. Mediante una alianza pacífica de varios puertos de la región, se intenta crear una zona la cual dinamice una oferta que se especialice para aquellos importadores o exportadores que deseen insertarse en nuevos mercados metas. Es una manera profunda de que COCATRAM participe e implemente nuevas iniciativas en pro del desarrollo intra-regional.

Varios de los temas que se intenta fomentar dentro del SICA es el generar aportes de integración, en busca de acciones plenas las cuales contribuyan con el desarrollo efectivo de Centroamérica; cada uno de los impulsos que se abordan interfieren instituciones de cada gobierno, los cuales buscan fomentar unión entre cada organismo.

Ante las respuestas de la muestra, se determina que para tres de los entrevistados una interconexión portuaria es uno de los elementos más importantes con el objetivo de fomentar el desarrollo portuario de la región. Los conocimientos obtenidos a partir de los restantes demuestran un bajo interés que tienen las empresas actualmente por contar con más y mejores oportunidades entre puertos de la región.

Categoría 4. Desaprovechamiento de la integración centroamericana

Descripción

Los principales pilares de trabajo continuo de la comisión es crear el bienestar de la zona, e interactuar de manera positiva entre los integrantes con el objetivo de encontrar una integración centroamericana lo más apta para el desarrollo común. Según lo rescatado en las entrevistas, hay un margen actualmente que no se está aprovechando a nivel de integración, lo que; por ende, nos hace competitivos como régimen uniforme para el crecimiento común. Esto se refleja en las siguientes frases:

“Es importante ver los puertos centroamericanos no como organismos individuales si no como unión y todos los países deberíamos crecer mediante esa unión, si dicha unificación fuera efectiva realmente una de las ventajas sería la interconexión de información entre ellos, fortalecimiento, distancia, ejecución de planes. Una de las mayores ventajas es la posición geográfica es muy competitiva con los mercados internacionales” (Entrevistado 1).

*“Tenemos un sistema centroamericano en común por lo cual es método de competencia”
(Entrevistado 9).*

Análisis

La información que expresan los entrevistados es un enfoque a la necesidad que tiene la zona en trabajar arduamente por los intereses de dicha zona. Se evidencia que solo dos personas presentan gran interés en la unificación de un trabajo en conjunto, del cual se espera ratificar alianzas estratégicas, políticas y sociales las cuales lleven a la economía de Centroamérica en un impulso por alcanzar una escala mundial.

Según Ulibarri (2017), “Costa Rica debe revisar su tímida actitud hasta ahora en los procesos de alianzas, finalmente, es el momento de volver a poner energía en dos frentes: el multilateral y, sobre todo, la integración económica”. Por tanto, según el texto anterior, Costa Rica debe concentrar gran esfuerzo en establecer relaciones internacionales que fructifique un dinamismo en la región.

Es importante denotar que ocho de los entrevistados no demuestran el interés por tener un sistema de región integrado, lo que hace un efecto negativo en el mercado actual. Todas las bases en el ejercicio del comercio internacional deben trabajar de manera conjunta y con un pensamiento mancomunado el cual integre intereses en común.

Categoría 5. Desconocimiento de las ventajas portuarias

Descripción

En esta categoría, se ejemplifica cómo la muestra desconoce el foco potencial de las ventajas que poseen los puertos centroamericanos como índice de dinamismo con el fin de alcanzar metas comunes. Se intenta recuperar, después de una serie de preguntas, cuál es el conocimiento

de los entrevistados con respecto a las ventajas potenciales que podemos optar para los próximos años, y algunas de las respuestas se transcriben a continuación:

“Ubicación geográfica es el elemento más importante con el que cuenta la zona” (Entrevistado 3).

“Al ser Centroamérica no se maneja mucha carga marítima, todo es terrestre. Me parece que si debo nombrar una ventaja de los puertos es la ubicación que ellos poseen de cara al comercio internacional” (Entrevistado 4).

“Lo desconozco una ventaja fuerte de los puertos centroamericanos, quizás la cercanía entre ellos es como una ventaja competitiva de la cual se podría sacar mucho beneficio” (Entrevistado 5).

“Algunos como Costa Rica se está modernizando en espacio, tiempo y controles aduaneros” (Entrevistado 6).

“Dentro del servicio marítimo es muy complicado, ya que considero que a los puertos centroamericanos les falta mucho para ser competitivos. Pero a pesar de eso creo que: • La cercanía entre ellos los hace fuertes para la gestión. • Por ser países dentro la región muchas veces la información que se envían entre ellos se ejecuta de manera más fácil” (Entrevistado 8).

Análisis

El reconocer el pensamiento real con el cual el sector privado o el sector público se expresa de las ventajas del sector marítimo es uno de los elementos principales para obtener qué expectativas se deben cumplir con respecto al mejoramiento de las terminales portuarias. Las contestaciones las cuales se obtuvieron a través de las entrevistas fueron limitas en muchos de los

aspectos que se esperaba como respuesta más cercana a la realidad. Existe un sin fin de ventajas de las cuales el sector centroamericano puede aprovechar para crear una región consolidada; por ende, se hace denotar que la falta de información, que los diferentes sectores tienen con respecto al desarrollo marítimo obtenido a través del tiempo, ha sido poca y muy limitada para el sector privado.

“Al evaluar, a finales de 2012, en qué etapa se encontraba la integración económica centroamericana, se puede identificar que es una zona de libre comercio que todavía tiene aspectos pendientes para su perfeccionamiento, con elementos sustantivos de unión aduanera y un avance fáctico hacia el mercado común” (CEPAL, 2013, p. 28).

Lo anterior hace referencia a que Centroamérica todavía tiene aspectos los cuales se deben fortalecer para crear ventajas competitivas que impulsen un desarrollo hacia nuevos mercados mundiales. El reconocer que se cuentan con aspectos importantes de progreso es un fundamento para idealizar una región económica más competente. Se deben tomar medidas a lo interno de cada estado para fundamentar lo que se desea lograr como dinamismo hacia un progreso intrarregional.

Categoría 6. Carencias de gestión ambiental en puertos

Descripción

COCATRAM es una comisión que integra varias de las herramientas, en pro de ajustar beneficios eficientes para la zona. Uno de ellos es el manejo de la gestión ambiental. Mediante sus objetivos cotidianos está el promover temas de trato al uso adecuado de los efectos contaminantes los cuales pueden perjudicar los océanos. Es una de las responsabilidades sociales y laborales en la cual la comisión trabaja de forma continua.

En esta unidad de análisis se extrae el conocimiento. Uno de los entrevistados, en la necesidad de tener apoyos a la gestión ambiental de los puertos, como medio de preservación a la zona y a los intereses recreativos de las ciudades portuarias de Costa Rica y la región, expresa:

“El cuidado medio ambiental se ha fortalecido de manera profunda para erradicar la degeneración al ambiente, son las herramientas que se deben fortalecer con el paso del tiempo” (Entrevistado 10).

Análisis

La respuesta de un solo entrevistado destaca la carencia de información, con la cual se trabaja en la actualidad. La comisión es un medio facilitador de información que interactúa de manera activa con los organismos portuarios de la región, y que; por ende, dichas instituciones deben generar conocimiento para el fortalecimiento continuo de los medios de desarrollo.

En esta investigación, se detalla uno de los proyectos que COCATRAM ha generado para la prevención de contaminantes, el cual se llama Golfo Honduras. Este proyecto tuvo la finalidad de generar una escala de recaudación con el objetivo de evitar los daños los cuales se estaban generando alrededor de toda la costa de Honduras; por tal razón, se demuestra el desempeño que ha tenido la comisión para crear proyectos que fomenten la ayuda hacia las zonas costeras de Centroamérica.

Unidad de Análisis 2: Estrategias de competitividad

En esta unidad de análisis, se fundamenta las estrategias de competitividad las cuales se deben fortalecer a nivel regional, con el objetivo de que los puertos a nivel de Centroamérica sean más competitivos ante el mundo del comercio internacional, el cual crece constantemente y busca la innovación en las empresas que prestan servicios al desarrollo portuario. Dichas estrategias de competitividad serán extraídas a partir del conocimiento que se obtiene de las compañías las cuales

trabajan de forma directa o indirecta con las terminales portuarias. Estas se consideran que tienen grandes expectativas de crecimiento para los próximos años por venir.

COCATRAM, como organismo fundamental al desarrollo portuario, pretende informar a cada una de las instituciones al Servicio Aduanero a crecer de manera continua, y acelera su conocimiento con el objetivo de innovar al ritmo que el comercio, a nivel mundial, necesita en la actualidad. El desarrollo de esta unidad de análisis es el considerar el pensamiento de las empresas al servicio del desarrollo marítimo que poseen y el cual se deben mejorar para obtener un mayor criterio de dinamismo portuario.

Según Costa Rica Global, “con Centroamérica nos une el espacio geográfico físico común, una intensa historia compartida, vínculos de identidad; una sucesión de esfuerzos hacia la convergencia, la coordinación y hasta la unión, que se remonta a los primeros años de independencia; una considerable integración económica”, (Ulibarri, 2017, p.253). Lo anterior destaca los esfuerzos que se deben fomentar para fortalecer estrategias de competitividad que unifiquen el pensamiento y las formas de crear una económica conjunta.

Las categorías las cuales se profundizarán en esta unidad de análisis se describen a continuación:

- 1) Competitividad en tarifas marítimas.
- 2) Desconocimiento de medios de transporte.
- 3) Carencia de armonización de políticas comerciales.
- 4) Inseguridad en el transporte terrestre.
- 5) Inadecuada infraestructura portuaria.

- 6) Actualizaciones en procedimientos y tecnología portuaria.
- 7) Dependencia de canales gubernamentales.
- 8) Herramientas gubernamentales.
- 9) Competitividad portuaria.

Categoría 1. Competitividad en tarifas marítimas

Descripción

En esta categoría, se expresa uno de los elementos más relevantes de la competitividad portuaria y es el tema de control de los fletes. Dentro de las entrevistas que se realizan, existen entrevistados que resaltan la falta de control de dicho elemento:

“Depende, el traslado de carga debería ser de igual forma fácil por cualquiera de las dos vías, pero la poca planificación hace que trasladar mercancía por cualquiera de los medios sea complicado. Marítimo el costo es muy caro en comparación al terrestre lo que lo hace muy poco competitivo. Terrestre la inseguridad en las vías centroamericanas es la peor desventaja” (sic) (Entrevistado 1).

“Sería un escenario ideal considerando la seguridad de la carga, sin embargo, hay que tomar en cuenta aspectos como los costos de flete, si las cargas son o no son perecederas, las rutas disponibles y la eficiencia de los puertos, por lo que considero que la forma más común de trasladar carga dentro de Centroamérica es vía terrestre” (Entrevistado 3).

“El mejor es el transporte terrestre más rápido, mejor precio” (Entrevistado 4).

“En este momento no creo que trasladar carga de manera marítima sea la mejor forma, ya que las tarifas a nivel de Centroamérica son un poco altas; ya que es poco común utilizar este medio y las navieras tienen pocas rutas asignadas por lo que el costo podría elevarse, me parece que la forma más común es por medio terrestre pero actualmente por este medio es un poco complicado, tanto por la inseguridad y por las tensiones políticas que se han generado entre el Gobierno Nicaragüense y Costarricense” (Entrevistado 10).

Análisis

Dentro de los elementos más importantes de la competitividad portuaria, está el reforzamiento de las tarifas marítimas el cual ofrecen las diferentes navieras a nivel regional. Dentro del contenido de esta investigación, se presenta que uno de los objetivos del COCATRAM es el controlar este tipo de ofertas las cuales se presentan en el área comercial, y ser centro de investigación y monitoreo constante para que la actividad portuaria se desarrolle de manera competitiva.

Según la Resolución N°5-80, de la XXIII Reunión de ministros responsables de la integración económica centroamericana (ROMRIECA XXIII), se expresa que uno de los objetivos principales que tiene COCATRAM, en el control y armonización de los fletes en Centroamérica, es “contribuir en el establecimiento de un adecuado sistema de negociación y consulta en las Conferencias Marítimas, desarrollando para ello un plan de actividades que incluya la investigación y el análisis de fletes”.

Por tal razón, el apartado anterior hace relevancia a los temas los cuales la comisión debe tratar como medio eficaz de desarrollo portuario; tomando estos temas se concluye que la región requiere un análisis preciso de apoyo a la gestión marítima, y se deben mostrar planes de control sobre fletes y medios adecuados para trasladar carga por todo Centroamérica.

La muestra expresa, por medio de la entrevista aplicada, que uno de los temas que no se tiene control por parte del gobierno es el tema de fletes, donde actualmente las navieras rigen sus tarifas sin que los importadores o exportadores tengan una base de control de reclamos. Debido a la necesidad de traslado de sus cargas y muchas veces el tiempo de entregas, no pueden tomar acciones y se limitan aceptando este tipo de tarifas las cuales, en varias situaciones, son desproporcionadas.

Un punto importante que también se fundamenta mediante las respuestas a los entrevistados, es el reconocer el sentimiento de que para trasladar carga por Centroamérica solo se puede hacer por medio terrestre. El área comercial de Costa Rica no ha experimentado utilizar otros medios como el transporte marítimo, por un tema de desconocimiento de la actividad y por no manejarse medios efectivos y controlados de este tipo de movilización.

Categoría 2. Desconocimiento de medios de transporte

Descripción

El reconocer los adecuados medios de trasladar carga por Centroamérica es una de las ventajas que puede poseer un importador o exportador comercial a la hora de negociar. Es un punto vital para obtener el éxito en el área del comercio internacional. Esta categoría expresa poder contar con el pensamiento de los entrevistados y reconocer el comportamiento en la toma de decisiones del medio de transporte adecuado. A continuación, se detalla alguna de las respuestas:

“Considero que es la forma más segura de transportar carga comercial a Centroamérica es el marítimo, pero el tiempo de tránsito es más largo debido a los itinerarios de las navieras. Porque cuando se transporta carga terrestre no se deben esperar los itinerarios de la naviera, simplemente el furgón se carga en la planta y el chofer empieza a rodar, pero en la parte terrestre tenemos la complejidad de fronteras y situaciones de huelga en cada país de Centroamérica” (Entrevistado 2).

“El transporte marítimo no es la mejor opción por un tema de tiempos de tránsito, aunque si es más segura que por ejemplo el traslado terrestre” (Entrevistado 5).

“Es más rápido el terrestre y menos complicado documentalmente” (Entrevistado 6).

“El más utilizado es el transporte terrestre. Puede existir la utilización del transporte intermodal con el objetivo de abarcar mayor cantidad de lugares optimizando los costos logísticos” (Entrevistado 7).

“El transporte marítimo en mi opinión siempre ha sido desaprovechado por la región, ya que importadores o exportadores siempre eligen en su mayoría movilizar sus cargas a través del medio terrestre ya que consideran que es más fácil y eficiente, pero realmente no han experimentado la utilización de otro medio” (Entrevistado 8).

Análisis

Según la Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER, abril 2014), se detallan algunas de las barreras logísticas del comercio con Centroamérica, con las cuales se han venido trabajando de manera conjunta en los diferentes medios de transporte:

- Problemática para consolidar mercancías de productos perecederos (36 oferentes consultados, únicamente 2 ofrecen servicio).
- La región tiene poco conocimiento en materia de logística, según entes internacionales.
- Altos costos de operación: bodegajes, escalas, tiempos de espera y tránsito.

Por tal razón, lo anterior rescata algunas de las debilidades con las que se cuentan, a la hora de tomar decisiones en materia de logística de transporte. Muchos de los cambios que se deben

ejecutar para el mejoramiento deben ser canalizados por medio de los entes gubernamentales y de manera inherente ser transmitidos al sector privado comercial de la región.

El resultado obtenido por las entrevistas anteriores visualiza que el sector comercial posee conocimiento a la hora de tomar decisiones con respecto al medio de transporte adecuado por elegir. Los entrevistados tienen una balanza mayoritaria al transporte terrestre; sin embargo, muchas de las respuestas arrojan que el sector importador o exportador no tiene la experiencia en utilizar el medio de transporte marítimo y no emiten un criterio negativo con respecto a este; por ende, inspira que el medio marítimo visualiza mucha competitividad en la región; si se explota por los medios adecuadas y se obtiene un apoyo del sector gubernamental.

Categoría 3. Carencia de armonización de políticas comerciales

Descripción

Esta unidad vincula la necesidad la cual tiene la región para implementar relaciones económicas y políticas de manera conjunta, que proyecten la misión que tiene centroamericana con el resto del mundo. Costa Rica debe trabajar en unificar aquellos conflictos que han perjudicado de manera drástica las relaciones a nivel regional. A continuación, alguna de las respuestas:

“Me parece que lo que debería mejorarse es la intercomunicación entre los puertos, que los trámites de logística sean simples, rápidos y efectivos. Que los gobiernos se involucren de manera conjunta en ofrecer herramientas de comunicación, y que la gestión sea para fortalecer y buscar formas de crecimiento, y, por el contrario, actualmente parece que hay revancha entre los diferentes países” (Entrevistado 1).

“Creo que lo más fácil por mejorar es tener herramientas que integren el sistema como tal, ya que como región no hemos experimentado trabajar de manera conjunta y eso hace que realmente no seamos competitivos ante el mundo” (Entrevistado 8).

“Podríamos avanzar más en infraestructura, armonizar las políticas de manera conjunta; la comunicación entre las funciones de los puertos y la actividad comercial de los países” (Entrevistado 10).

“Me parece es fácil detallar lo negativo, porque problemas siempre van a existir, pero me parece que lo más negativo que tenemos es el hecho de no integrar los procesos en conjunto, sino que actuamos como países por separado y realmente trabajando en conjunto seríamos más fuertes” (Entrevistado 7).

Análisis

“Será de mucha utilidad profundizar y fortalecer los nexos y redes de relación con Nicaragua y los nicaragüenses, que trascienden las dimensiones gubernamentales. Su impulso podrá acrecentar entre nuestras dos sociedades, y grupos específicas de ellas, alrededor de aspiraciones e intereses compartidos, como el comercio, la inversión, las transacciones financieras, la gestión ambiental, la educación, la cultura, la salud y el turismo” (Ulibarri, 2017, p.256).

Muchos de los canales que no han permitido acrecentar las relaciones en Centroamérica se deben a los conflictos que han surgido a través del tiempo entre varias de las repúblicas, muy principalmente como se detalla en el apartado anterior entre Nicaragua y Costa Rica. Son varias las medidas las cuales canalizan a través de los conflictos y entre más se profundizan en temas, menos se detallan las soluciones.

Sin embargo, existen una necesidad de unificación que se debe fortalecer si deseamos crecer a nivel de región, “Costa Rica debe prestar mayor atención a política (la comercial existe) a los demás países centroamericanos, y abordarlos como socios de gran importancia”. COCATRAM es

un organismo el cual nace con el objetivo de unificación de ideas y revela los objetivos que tiene el SICA para integrar a todos los países de Centroamérica, en este caso a través del conocimiento marítimo (Ulibarri, 2017, p 256).

Las respuestas las cuales se obtienen a través de la muestra refleja el interés que posee un sector de la sociedad en trabajar en políticas armoniosas con los sistemas de la región, como necesidad al cambio y la unificación, por el avance comercial que se requiere con el objetivo de crecer con visión a un futuro comercial más positivo para la región.

Categoría 4. Inseguridad en el transporte terrestre

Descripción

Una de las causas que dan más impulso a retomar el transporte marítimo, como medio eficaz de movilización de carga, es la inseguridad en carreteras que han llevado a varios comerciantes a perder cargas por el tránsito en Centroamérica. Algunas de las respuestas que surgen con respecto a este tema se detallan a continuación:

“Con respecto a la movilización terrestre la inseguridad en las vías centroamericanas es la peor desventaja, lo que hace muy competitivo el hecho de poder ofrecer mejores ofertas al transporte marítimo, una regulación y planes de oferta para este medio sería un elemento principal para crecer a nivel marítimo” (Entrevistado 1).

“Luego el tema de inseguridad en carretera y falta de controles, los puertos son puntos principales para la economía de un país con salida al mar, por lo que debe estar debidamente resguardado” (Entrevistado 3).

Análisis

Es una realidad la cual se vive a diario con la inseguridad en las carreteras de Centroamérica, lo que hace una disminución proporcional a los productores que son víctimas de estos actos. La delincuencia en carretera disminuye de manera drástica la seguridad de Centroamérica. Con respecto a estos actos, apertura los medios para que el transporte marítimo pueda encontrar un mayor dinamismo en la región.

COCATRAM como organismo es un facilitador para encontrar mecanismos recurrentes que impulsen las vías de crecimiento del transporte marítimo. Muchos de sus objetivos están centrados en recurrir al diálogo entre las diferentes instituciones del gobierno, y ofrecer más oferta por estos medios logísticos. Según la Resolución N°5-80, de la XXIII Reunión de ministros responsables de la integración económica Centroamericana (ROMRIECA XXIII), se debe “procurar la coordinación y cooperación entre las diversas instituciones y entidades nacionales, regionales e internacionales, públicas y privadas, relacionadas con las actividades de los sectores marítimo y portuario”.

Por tal motivo, algunos de los medios los cuales se deben fortalecer en los procesos de crecimiento regional radican en buscar la apertura de los diversos mecanismos para crear más opciones de competencia. Dos de los entrevistados destacan que la inseguridad en carretera es una de las desventajas de la movilización por la región, y al no tener más opciones de traslado los comercios asumen dichos riesgos por la única vía común: la terrestre.

Categoría 5. Inadecuada infraestructura portuaria

Descripción

En esta categoría, se reflejan los problemas que actualmente se cuentan en las diferentes infraestructuras portuarias de Centroamérica. Los entrevistados destacan que la falta de

actualización en la región nos hace poco competitivos con miras a una evolución a nuevos mercados internacionales. A continuación, se detalla al respecto:

“Para mi criterio lo más importantes es la modernización de los sistemas portuarios, porque esto reduciría costos y tiempos de operaciones en las importaciones y exportaciones” (Entrevistado 2)

“Los puertos Centroamericanos para mi criterio deben mejorar en costo, modernización y capacidad para recibir barcos más grandes” (Entrevistado 3).

“Grosso modo sin involucrar nuestro país lo que he escuchado es que la infraestructura portuaria no es la adecuada, así como el servicio de grúas es limitado o no tienen en funcionamiento, lo que afecta maniobras en puerto y demoras para descargue durando hasta casi 48 horas para que el vapor oficialice” (Entrevistado 4).

“Infraestructura, Sindicatos y modernización” (Entrevistado 6).

“La infraestructura, tarifas competitivas, accesos a los puertos” (Entrevistado 7).

Análisis

Según Infraestructura portuaria para el comercio exterior de Centroamérica, “una política racional de inversiones no debería promover el paternalismo, las distorsiones del mercado, los estándares laborales burocráticos de ayer, simplemente porque garantizan empleo o un nivel de empleo. Por el contrario, debería estimular la construcción de infraestructura moderna que conduzca al surgimiento de instituciones acorde a las necesidades del mercado, garantizando su eficiencia y economía”. (CIBEI, 1996, p.14),

El apartado anterior hace hincapié en que los procesos de crecimiento no deben proyectarse a lo interno de una república, por el simple hecho de generar empleo y una política económica estable. La infraestructura portuaria debe ser un campo de crecimiento constante y con una regulación a lo externo de los gobiernos, siendo futuristas y con proyecciones mundiales.

Cinco de las respuestas obtenidas por la muestra enfocan la necesidad de innovación en infraestructura portuaria, que genere estándares de crecimiento no solo como fruto hacia la expansión portuaria, sino como bien de regulación hacia una necesidad de crecimiento regional.

Categoría 6. Actualizaciones en procedimientos y tecnología portuaria

Descripción

Una de las causas más importantes del crecimiento del comercio internacional es el buscar continuamente mecanismos innovadores que proyecten más y mejores estadísticas en busca de una perfección de los procedimientos regulares. Es habitual encontrar, a través del tiempo, escasez de dichos métodos que se acoplen a los procesos de globalización. A continuación, se detalla una extracción de las respuestas obtenidas:

“Una de nuestras debilidades es la lentitud en los trámites y maniobras en muelle (carga y descarga), este tipo de situaciones desfavorecen el crecimiento regional de los sistemas marítimos, somos una región que no innova, sino que espera que los procedimientos se ejecuten a nivel internacional y poder implementarlos” (Entrevistado 4).

“Tiempos de tránsito y la complejidad con el tema de inclusión de carga a un barco (imos, bls, intra, entre otros)” (sic) (Entrevistado 6).

Análisis

Según Infraestructura portuaria para el comercio exterior de Centroamérica, se expresa que los cambios tecnológicos para la región deben ser a nivel de infraestructura y como progreso masivo, anticipando los procesos de apertura comercial, como la recepción de buques de gran demanda. (CIBEI, 1996, p.15).

El istmo Centroamericano es ideal para el establecimiento de puertos hub o de trasbordo, porque los volúmenes de carga de países individuales son pequeños en relación con las cantidades mínimas que justifican la llegada de un buque, y las distancias de transporte entre ellos es reducida.

El principal obstáculo al desarrollo de tales puertos es la falta de un libre movimiento de mercancías entre los países, debido a controles fronterizos complicados y dispendiosos, y la necesidad de incentivar el pago por parte de los transportadores y compañías navieras a los funcionarios de aduanas para hacer más expeditas sus actividades. En consecuencia, la inversión en infraestructura debería basarse en una reforma sustancial del marco regulador de otros servicios, tales como aduana y laboral, que garanticen su utilización en condiciones más productivas y eficientes (CIBEI, 1996).

Por tal motivo, el desarrollo portuario depende en gran medida de las oportunidades que ofrezca cada gobierno para el desarrollo de las terminales. Los puertos son la cara del comercio internacional y es la réplica de incentivación que los países deben buscar con el fin de crear un centro de oportunidades. A raíz de este análisis, dos de los entrevistados ven como necesidad el buscar la ampliación y actualización de los procesos, el cual, ejemplificando la situación actual de los puertos costarricenses, es urgente que las instituciones gubernamentales se involucren en la incentivación de los procesos los cuales se manejan hoy día.

Categoría 7. Dependencia de canales gubernamentales

Descripción

En esta unidad de análisis, se hace referencia a la dependencia actual con la que se cuenta por parte del gobierno, donde la realización del ejercicio aduanero y comercial ve afectado las

labores del gremio privado. Son muchas las ideas las cuales se externalizan a partir de la labor que ejecuta las instituciones públicas. Se detalla, a continuación, algunas de las respuestas:

“Burocracia del gobierno, hace lento los procesos y en general entorpece el poco crecimiento que se ha obtenido” (Entrevistado 1).

“Dependencia de un gremio laboral que puede detener la operación de un puerto, administración y regulación de los fondos para inversión portuaria” (Entrevistado 3).

“En el caso de Costa Rica el tema de los sindicatos traba mucho el proceso normal de funcionamiento del puerto” (Entrevistado 5).

“Burocracia en los trámites, tiempos de despacho de unidades” (Entrevistado 7).

“Considero que el aspecto más negativo es el abuso de tarifas y papeleos, los puertos saben que son necesarios para el desempeño comercial de un país y por tal muchas veces se abusan de tarifas y de enorme la burocracia que existe en ellas” (Entrevistado 10).

Análisis

Según Infraestructura portuaria para el comercio exterior de Centroamérica, “los directores portuarios de JAPDEVA son nombrados por el gobierno y con frecuencia no tienen experiencia previa, por lo que fácilmente aceptan las sugerencias de los trabajadores portuarios para resolver los problemas. Los empleadores marítimos y los líderes sindicales generalmente ocupan posiciones influyentes en el gobierno”. (CIBEI, 1996, p.14).

El texto anterior alude a una realidad vigente en el comercio internacional, y menciona el caso puntual de Costa Rica, donde los procedimientos se trabajan de forma empírica, sin protocolos, sin planes de contingencia. Existe una realidad actual la cual debe ser modificada, no por el simple hecho de tener un mejor nivel de cara a la economía mundial, sino como necesidad a ejecutar de manera interna procesos de fortalecimiento para la nación.

Costa Rica y centroamericana requiere el trabajo continuo de labores en conjunto, para optar por un acercamiento de negociación a los países de mayor demanda mundial, tanto sindicatos o cualquier organismo interno que obstruya el proceso debe ser erradicado, como manera de autodefensa hacia el crecimiento de la república.

El contenido de las entrevistas permite rescatar el descontento que tiene actualmente el sector privado del Sistema Aduanero Nacional, quienes defienden de manera concisa que muchas de las faltas en los procesos no han permitido una adecuada evolución en las terminales portuarias y, lo mencionado anteriormente, se les atribuye a los procesos de burocracia de las aduanas portuarias.

Categoría 8. Herramientas gubernamentales

Descripción

En esta unidad de análisis, se describen las carencias de herramientas gubernamentales con las cuales se cuentan actualmente en el crecimiento de los sistemas marítimos, que deben ser apoyados y fundamentados en las gestiones de investigación que se realizan a nivel gubernamental. Ser fuente de apoyo y vitalidad es uno de los objetivos fundamentales que se deben gestionar a nivel de las políticas de cada país. Referente a lo anterior, se detalla:

“Lo único negativo es la falta de información que el gobierno brinda a los importadores y exportadores para que se promocióne el sistema de transporte marítimo” (Entrevistado 9).

Análisis

Cuando se intenta fundamentar en cuál de las instituciones nacionales nos podemos centrar con el fin de optar por un mejor camino de promulgación de información en materia de sistemas marítimos, es difícil concluir una respuesta. A través del tiempo, en el camino de la economía en Costa Rica, se relata que desde 1980 se formaron las bases de la institucionalidad donde se enfocaron y se reordenaron los diferentes objetivos que deberían cumplir las instituciones gubernamentales.

“Con la crisis económica que inauguró la década de 1980 bajo control, lo peor del conflicto centroamericano en proceso de solución y la deuda externa ya renegociada, el país estaba listo para impulsar con mayor ímpetu las reformas estructurales que venían en camino; también, para actuar en un escenario internacional más amplio y diverso, tanto en las dimensiones político-diplomática tradicional como en la atracción de inversiones y el comercio exterior” (Ulibarri, 2017, p.169).

A partir de lo anterior, se reformaron diversos de los organismos gubernamentales actualmente vigente como lo son: El Ministerio de Comercio Exterior (COMEX) y la Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER) en la búsqueda de nuevos caminos comerciales y políticos, sin embargo; cuando se refiere a materia de sistemas portuarios no existentes antecedentes contundentes donde el gobierno interviniera de manera drástica en la actualización de políticas marítimas.

Por tanto, es complicado definir, en la actualidad, quien es el encargado a nivel gubernamental de difundir información en materia político marítimo que conduzca a Costa Rica a una evolución comercial en sistemas portuarios. Actualmente, se cuentan con los puertos los cuales, en su mayoría, son controlados por sindicatos, lo que hace sentir que hoy día se tenga un gran vacío en una institución que se ha encargado de la difusión informativa para la actualización en materia marítima.

Categoría 9. Competitividad portuaria

Descripción

La unidad de análisis siguiente pretende explicar, de manera más concisa, el pensamiento que el sector comercial tiene con respecto a la competitividad de cada país del bloque centroamericano, el cual como objetivo individual tiene el crecer mediante los canales que las repúblicas brinden al sector marítimo. A continuación, algunas de las respuestas:

“Definitivamente Panamá es el país más desarrollado portuariamente hablando, ellos tuvieron la visión años atrás, en tener una planificación correcta e involucraron la inversión extranjera estadounidense que los impulsaron en el crecimiento que hoy día ellos tienen. Actualmente Costa Rica apenas con la concesión de APM hemos visto la manera de involucrar la IED, el pensamiento nuestro fue muy retardado” (Entrevistado 1).

“Panamá es el mejor país con mejor desarrollo portuario, con el canal de Panamá crearon un portal de crecimiento, innovaron de manera constante hasta alcanzar el prestigio con el que cuentan actualmente” (Entrevistado 2).

“Panamá, en definitiva” (Entrevistado 3).

“Definitivamente Panamá, tienen una infraestructura impresionante y siento que no han tenido miedo de desarrollarse, han tomado riesgos en la gestión que los ha impulsado a través del tiempo y definitivamente son lo más grandes y poderosos de la zona (Entrevistado 8).

“Definitivo Panamá tiene una evolución desde todo aspecto a comparación con Centroamérica” (Entrevistado 9).

“Panamá, es el país que a nivel de Centroamérica es el mayor de la zona hacia el resto del mundo, debemos aprender mucho de ellos” (Entrevistado 10).

Análisis

Según un artículo publicado por la Revista SUMMA, los puertos de Centroamérica reflejan situaciones dispares en cuanto a competitividad y calidad del servicio (junio, 2015). Dicho artículo realiza una referencia sobre la competitividad portuaria y los niveles de evolución de cada país integrante de la región:

De acuerdo con el estudio anual sobre competitividad que publicó el Banco Mundial (BM) en el 2013, los puertos del istmo presentan deficiencias en manejo de contenedores, pues promedian un rango apenas entre 20 y 50 unidades por hora. Un ejemplo Puerto Cortés en Honduras y, Santo Tomás de Castilla en Guatemala, atienden 28 contenedores cada hora, mientras que Puerto Limón, situado en Costa Rica, mueve 17 en el mismo lapso.

La excepción es Panamá, que tiene puertos, como Manzanillo o Balboa capaces de mover hasta 45 unidades por hora, una medida similar a puertos considerados de alta calidad, como Singapur o Hong Kong. (Revisa SUMMA, 2015)

De acuerdo al artículo anterior, existe una competitividad a nivel portuaria muy predominante desde años atrás por Panamá, los cuales a nivel de los países integrantes de COCATRAM siempre ha sido un prospecto por seguir por sus decisiones tomadas a través del tiempo y la claridad con la que trabajan en busca de ser un portal con una visión mundial hacia el futuro. Según la publicación, los puertos de Guatemala y Honduras para el 2013 tenían una hegemonía de crecimiento en Centroamérica, a raíz de los datos obtenidos en esta investigación y con apoyo del Centro de Investigación Marítima de Centroamérica controlado por COCATRAM, al presente año Guatemala se sitúa en segunda posición, seguido de Costa Rica.

La información obtenida por las entrevistas da un específico criterio de que la población reconoce cuál es la competitividad real de Centroamérica, y posiciona a Panamá como número uno

de la región. Se espera una evolución más cercana a través de varias reformas a la actualidad marítima y al incentivo que APM Terminals estará implementando en suelo costarricense.

Unidad de análisis 3: Facilitación y capacitaciones

En esta unidad de análisis se abarca el reconocer cuáles son las herramientas con las que cuentan las empresas al servicio del desempeño de la gestión portuaria en la actualidad, con el propósito de fortalecer los medios de conocimiento y optimización de los procesos portuarios para la región centroamericana. Cada organismo que brinde capacitación busca, de manera objetiva, el abundar en temas los cuales ayuden a crear un vínculo entre el gobierno y el servicio privado con el objetivo de desempeñar un sistema portuario ideal.

Según la Resolución N°5-80, Reunión de ministros responsables de la integración económica centroamericana, julio 1980, inciso III, se detalla que dentro de las funciones del COCATRAM se halla el apoyar a las empresas en la gestión portuaria: “realizar actividades nacionales y regionales de capacitación y adiestramiento en los diferentes aéreas del sector, así como desarrollar los estudios correspondientes para determinar la posibilidad del establecimiento de instituciones de adiestramiento regionales, incluyendo la reacción de un instituto marítimo regional”.

Las categorías las cuales se profundizarán en esta unidad de análisis se describen a continuación:

- 1) Desconocimiento de herramientas
- 2) Falta de organismos capacitadores
- 3) Desconocimiento de canales de información
- 4) Objetivos en común
- 5) Generación de conocimiento.

Categoría 1. Desconocimiento de herramientas

Descripción

En esta unidad de análisis, se abunda sobre la carencia de herramientas que el Sistema de Integración Centroamericana (SICA) pone a disposición de la región centroamericana y del sector privado como mecanismo de crecimiento y fortalecimiento de las bases de integración. A continuación, se detallan algunas respuestas al respecto:

“Realmente no reconozco ninguna herramienta ofrecida por el SICA, me parece que ellos han dejado el desarrollo de dichas herramientas a cada gobierno participante” (Entrevistado 1).

“SICA formó La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo para promover el desarrollo del subsector marítimo y portuario de Centroamérica. Esto lo hacen mediante capacitación, asesoría, y consultoría, al sector marítimo portuario de Centroamérica” (Entrevistado 2).

“Método en específico no, conozco que permite a los miembros actuar como un bloque, lo que genera objetivos en común que son negociados en tratados e intercambios con otros países” (Entrevistados 3).

“No, realmente desconozco algún método” (Entrevistado 4).

“Realmente no puedo definir algún método” (Entrevistado 5).

“No conozco ninguno” (Entrevistado 6).

“Han brindado reglamentaciones e impulsos al desarrollo de la región mediante sus regulaciones y asociaciones comerciales, por ejemplo, con Colombia para incentivar relaciones comerciales entre los países” (Entrevistado 7).

“No reconozco ningún método impulsador” (Entrevistado 8).

“No, desconozco algún método” (Entrevistado 9).

“No puedo mencionar algún método” (Entrevistado 10).

Análisis

Es mucha la información que se puede obtener a través de los medios informáticos sobre la integración centroamericana y sobre los procesos de los cuales hemos ido evolucionando en busca de obtener más fuentes de consolidación. Centroamérica ha experimentado, por medio de varios conflictos, las formas de ir creciendo a manera paulatina y no de forma acelerada como debió pasar varios años conforme evolucionaba la globalización a nivel mundial.

Ejemplificando esas formas de integración nace COCATRAM, como organismo facilitador de las políticas al sistema marítimo de la región centroamericana, el cual intenta establecer bajo las políticas de armonización un vínculo regional que fortalezca los medios de integración, elevar los niveles de vida de las personas, buscar herramientas que integren los países, valorar los mecanismos de actualización, verificar nuevas políticas integrales, velar por el crecimiento sostenibles del medio ambiente. Estos son varios de los objetivos los cuales se centralizan mediante el SICA.

Según el Portal virtual (SICA, 2018), “adicionalmente se ha establecido y puesto en funcionamiento el Sistema de Información de la Cooperación Regional (SICOR) que constituye una herramienta de gestión de la cooperación que contiene la información amplia y actualizada sobre los diversos proyectos regionales que se ejecutan en el marco del SICA”.

Por ende, se concluye, de acuerdo a las respuestas de la muestra, que la población posee un desconocimiento de información respecto a los temas de integración Centroamérica. Son varios los factores que influyen en dicha falta de información, en los cuales se puede mencionar pocas fuentes de consulta por parte del gobierno, una restringida limitante con respecto a los temas consultados, y no existen medios de comunicación directa con las instituciones para evacuar preguntas.

Y a partir de esta limitante surgen los canales de disconformidad que posee la población y el sector privado de la región; se debe infundir un canal interactivo para vivir una relación más directa con las fuentes de información e ir fortaleciendo los medios de crecimiento.

Categoría 2. Falta de organismos capacitadores

Descripción

En esta categoría de investigación, se tratan de analizar los organismos que son los encargados de capacitar a la población con respecto a temas del comercio internacional, y crea un fortalecimiento dentro de la comunidad profesional de la región. Dentro de las respuestas obtenidas, se mencionan:

“En CR, las aduanas, Ministerio de Hacienda, pero no hay otras instituciones privadas que ayuden al mejoramiento portuario, es muy limitado y podría ser una de las mayores desventajas que tenemos como sistema de desarrollo portuario y aduanal” (Entrevistado 1).

“De las que he utilizado esta Procomer y Comex” (Entrevistado 2).

“No, a nivel laboral para buscar información y resolver preguntas acudo al agente aduanal ya que no tengo referencia de una institución dentro del Servicio” (Entrevistado 3).

“Procomer, COMEX” (Entrevistados 4).

“No, más bien conozco de empresas externas que sí lo brindan como lo son Procomer, Comex, Cadexco” (Entrevistado 5).

“No conozco alguno” (Entrevistado 6).

Cada país tiene sus entidades que rigen las capacitaciones correspondientes. Caso de PROCOMER y COMEX, CADEXCO, CRECEX para fortalecer la enseñanza en materia de comercio exterior” (Entrevistado 7).

“Ministerio de Hacienda a través de las aduanas ayudan y aportan conocimiento, CRECEX, impulsa mucho el tema de capacitaciones” (Entrevistado 8).

“A nivel marítimo me parece que las aduanas portuarias te brindan información, pero no hay información al respecto para sentir confianza de gestionar algún apoyo” (Entrevistado 9).

“A nivel de Costa Rica me parece que CRECEX en apoyo a las funciones privadas, pero a nivel público COMEX, PROMOCER y las mismas aduanas fomentan los instrumentos, lo que sí puedo recalcar que ellos deberían ser los que impulsen esa relación, ya que actualmente este tipo de organismos brindan apoyo si usted como importador o exportador lo solicita” (Entrevistados 10).

Análisis

Las respuestas obtenidas por los entrevistados centran el conocimiento que tienen actualmente sobre las instituciones las cuales aportan criterio al sector laboral privado, donde acuden a resolver sus consultas sobre la actividad en la que se ven involucrados. Varios de los entrevistados asumen que las fuentes confiables donde puede acudir por una respuesta se mencionan a continuación:

Ministerio de Hacienda que alude sus criterios a las aduanas de jurisdicción, Ministerio de Comercio Exterior (COMEX), Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER), Cámara de Comercio Exterior (CADEXCO), y Cámara Costarricense de Importadores, Distribuidores y Representantes, pionera en la promoción del comercio exterior; esta última trabaja de forma privada en fortalecimiento del comercio.

Importante mencionar que, con respecto al fortalecimiento en materia de los sistemas portuarios, ninguno de los entrevistados pudo mencionar alguna institución de fácil reconocimiento que brinde un apoyo a la gestión portuaria. El sentimiento aportado dentro de esta investigación rescata que la población posee un descontento sobre los organismos gubernamentales los cuales sirven de bases estadísticas con el objetivo de obtener información y son fuentes fundamentales para seguir creciendo en materia de integridad, políticas, educación, legislación y conocimiento general en todas las ramas.

Categoría 3. Consideraciones portuarias

Descripción

Las bases del crecimiento regional en materia de transporte marítimo dependen de gran medida de las instituciones que apoyen la integración en las diferentes ramas de los países

integrantes. Esta unidad trata de explicar el pensamiento que poseen los entrevistados con respecto al funcionamiento de COCATRAM como organismos de apoyo a la gestión marítimo portuaria. A continuación, algunas respuestas al respecto:

“Sí lo es, pero cada país participante debe exigir al COCATRAM tener una participación más activa porque ellos no se están involucrando como deberían. COCATRAM debe ser el mayor impulsador de generación de conocimiento y no se está dando lo que nos hace perder competitividad día con día para el desarrollo del país” (Entrevistado 1).

“Considero que la COCATRAM es efectivo ya que la comisión busca atraer más volumen de carga para transitar por Centroamérica mediante las conexiones en las rutas, como ellos se dedican a organizar y optimizar las operaciones portuarias y los servicios podrían mejorar los costos y tiempos de entrega” (Entrevistado 2).

“Considero que, si ya que al ser una extensión del SICA ofrece las condiciones para coordinar el avance portuario en conjunto, es decir, tiene la capacidad de estandarizar las regulaciones y los formatos operacionales para mejorar la eficiencia de los puertos, además de que funciona como filtro para definir las necesidades portuarias en las negociaciones del SICA” (Entrevistado 3).

“Considero que ese es el fin; sin embargo, en este momento no he visto que por medio del COCATRAM se haya mejorado o incrementado a beneficio la situación en puertos, ya que se considera que dentro de uno de los objetivos del COCATRAM es el impulsar mejores rutas marítimas como una alternativa al transporte terrestre y que así existan más opciones que permitan el desarrollo de comercial pero la situación en Centroamérica en comparación con otras partes del mundo sigue aún deficiente y detrás de muchos otros” (Entrevistados 4).

“Desconocía de su existencia, por lo que no sé qué tan efectivo sea” (Entrevistado 5).

“Primero se tendrá que ver las pruebas y ver si en realidad facilitarían las operaciones. Ya se desconoce mucho del organismo a nivel privado por lo cual no sé si es una herramienta buena para el progreso marítimo” (Entrevistado 6).

“Si es una comisión para mejorar el sistema portuario, sí debe ser un medio efectivo para la facilitación del comercio regional” (Entrevistado 7).

“Si el organismo lo desarrollan de manera adecuada, claro que sí puede ser un método impulsador, pero mucha de la información que se obtiene a través de estos organismos es canalizado por medio de los gobiernos y la información queda ahí, y no se transmite al sector privado” (Entrevistado 8).

“Sí me parece que el COCATRAM posee muy buenas intenciones, me parece que a través del sistema portuario debería brindar más información y apoyo, quizás de esta manera el servicio marítimo sea más utilizado en Centroamérica” (Entrevistado 9).

“Sí, pero considero que debe haber más información sobre ellos, realmente se desconoce cómo trabajan, quien los conforma, bajo qué objetivos trabajan, quizás buscar que el organismo sea más transparente en sus funciones” (Entrevistado 10).

Análisis

Dentro de esta investigación se detallan los objetivos con los cuales se fundamenta la creación de COCATRAM y los deseos con los que ponen en contacto con el fin de llegar a desarrollar la integración regional a través de una posible unión aduanera. A partir de mecanismos en materia de sistemas portuarios marítimos, día con día el mundo experimenta cambios en

infraestructuras, procedimientos, políticas integrales, y aporta a la zona fundamentos para seguir impulsando la región hacia una ventana dinamizada del comercio.

La respuesta obtenida por los entrevistados detalla, de forma positiva, el trabajo que ha impartido COCATRAM por la región; sin embargo, el poco conocimiento que se tiene actualmente del organismo hace que la muestra tenga varias consultas con respecto al desarrollo de este organismo, por lo cual la investigación es un excelente punto de impulso para llevar conocimiento al sector privado y fortalecer mediante recomendaciones al sector público.

Categoría 4. Objetivos en común

Descripción

En esta categoría, se analiza el trabajo conjunto que, durante años, a nivel regional, se ha intentado fortalecer en aspectos culturales, económicos, sociales, políticos, entre otros, a nivel Centroamericano, con el fin de crear un vínculo motivador entre las diferentes partes, siendo mención principal crear una unión económica. A continuación, algunas respuestas brindadas al respecto:

“Que los gobiernos se involucren de manera conjunta en ofrecer herramientas de comunicación, y que la gestión sea para fortalecer y buscar formas de crecimiento, y por el contrario actualmente parece que hay revancha entre los diferentes países” (Entrevistado 1).

“Método en específico no conozco que permite a los miembros actuar como un bloque, lo que genera objetivos en común que son negociados en tratados e intercambios con otros países” (Entrevistado 3).

Análisis

Los compromisos por integrar a la zona centroamericana han sido una labor intensa y un desafío que, durante muchos años, las diferentes repúblicas han tomado como criterio poderoso para optar por una mejor movilidad a nivel mundial; así fue como desde el 29 de octubre de 1993 da origen a la suscripción del Tratado General de Integración Económica Centroamericana, dando por sentado la participación activa de Costa Rica dentro del marco legal del gobierno y las prioridades por contar con un sistema armonizado dentro de la región.

Se extiende un detalle del informe de la Unidad de Desarrollo Social de CEPAL, donde se expresan unos de los compromisos por los cuales se hace apertura al Tratado de Asociación Económica, en busca de unificar los intereses de la región:

Los compromisos del Tratado de Asociación Económica fueron tomados en cuenta posteriormente en la firma del Tratado General de Integración Económica Centroamericana, que incluyó, además de Guatemala, El Salvador y Honduras, a Nicaragua, adhiriéndose posteriormente Costa Rica. Sin embargo, no fueron incorporados en el contenido de este los aspectos relacionados a la libre movilidad de personas y el trato nacional para los centroamericanos en cualquiera de los Estados Parte. La principal característica del Tratado General de Integración Económica era su orientación a la liberalización del comercio, con elementos de estímulo a la producción como los incentivos fiscales al desarrollo industrial, el que, a pesar de tener como meta el mercado común, no desarrolló la libre movilidad del factor trabajo y del capital. (Pérez, 2013)

Se entiende que, desde los primeros años de apertura de la relación hacia los países integrantes, siempre hubo el interés de sentar relaciones las cuales motivaran el bien común, con expectativas de crecimiento regional y apto para que las poblaciones de los diferentes estados encontraran el bien económico de sus sociedades. Con el Tratado de Integración Económica se marcó un antes en el crecimiento de una posible unión aduanera-económica, que durante mucho tiempo después se posicionó. No ha sido concluido por temas políticos, sociales y riñas que han quebrantado el avance de mencionada integración.

Según la entrevista hacia los expertos en el tema marítimo, mencionan la importancia de involucrar a todos los estados participantes a tomar actos en políticas marítimas, el cual es uno de los temas más importantes que se desean desarrollar para el bien de la región. Se menciona que muchos de los temas que se viven a nivel de Centroamérica son por tópicos de rivalidades los cuales se han generado a través del tiempo y que no permiten que se avancen con los procedimientos de mejora marítima.

Categoría 5. Generación de conocimiento

Descripción

Los procesos de integración incentivan el área del conocimiento, mediante la investigación que se genera a través de los mecanismos de apoyo los cuales buscan de manera constante crear oportunidades y, a su vez, fortalecer las debilidades que se generan con el paso de los años. Esta unidad de análisis procura hacer mención del conocimiento a través de la experiencia que han obtenido otros sistemas portuarios que hoy día son pilares a nivel mundial. A continuación, se detalla algunas respuestas:

“Sí lo es, pero cada país participante debe exigir al COCATRAM tener una participación más activa porque ellos no se están involucrando como deberían. COCATRAM debe ser el mayor impulsador de generación de conocimiento y no se está dando lo que nos hace perder competitividad día con día para el desarrollo del país” (Entrevistado 1).

“Definitivamente, Panamá es el país más desarrollado portuariamente hablando, ellos tuvieron la visión años atrás, en tener una planificación correcta e involucraron la inversión extranjera estadounidense que los impulsaron en el crecimiento que hoy día ellos tienen. Actualmente, Costa Rica apenas con la concesión de APM hemos visto la manera de involucrar la IED, el pensamiento nuestro fue muy retardado” (Entrevistado 2).

Análisis

El Dr. Phill. Róger Humberto Ríos Duarte, director de investigación del PROCIP, en una entrevista virtual UMBRALES-UNED, con fecha de publicación del 14 de diciembre del 2011, explicita los procesos que han asumido y han generado conocimiento:

Viendo comparaciones con otros contextos como por ejemplo los puertos de Barcelona España, la transformación impresionante de Singapur en 60 años. Mediante el análisis de potencialidades que tiene nuestro país por su cercanía a dos grandes extensiones portuarias, conforme pasa el tiempo nos hemos dado cuenta que hay históricamente oportunidades desaprovechadas y por medio de plan de acción empezar a rescatar virtudes a través de instituciones del gobierno, como el apoyo que brinda las universidades en el tema de la investigación. (Ríos, 2008)

Como se menciona en el párrafo anterior, Costa Rica ha contado con un avance a partir del conocimiento que ha surgido de la experiencia marcada de los puertos a nivel mundial como lo es Singapur y España; PROCIP el cual se detalla su labor en la investigación de este trabajo, ha sido una organización que genera criterio a partir de su red de investigación, el cual enfoca temas políticamente claves entre los gobiernos con el fin de crear ciudades portuarias aptas para el hábitat humano.

Según respuestas de entrevistados, COCATRAM debe tener una participación más activa dentro de las funciones del servicio marítimo, en la que dé a conocer su labor y cree vínculos regionales entre los gobiernos e instituciones privadas. Es de vital importancia tomar en consideración el pensamiento del Servicio Aduanero Nacional, ya que a partir de estas respuestas nuevamente crea constancia y cambios los cuales producen un bien en las economías regionales.

Interpretación de datos

Con base al análisis de resultados, se puede visualizar un esquema total de las indiferencias sociales, económicas, políticas y ambientales, que se encuentran actualmente dentro del entorno profesional en el ejercicio del comercio internacional, y no es preciso llegar a una conclusión

rotunda sobre la actividad como tal; ya que, en el camino de dicha investigación, muchas de las respuestas obtenidas a través del instrumento aplicado a la muestra fueron poco precisas. Existe una realidad en el medio, la cual se puede basar en gran medida en la experiencia empírica con la que cuenta gran parte de las personas quienes ejercen la actividad comercial en Costa Rica.

Y dicho lo anterior, no es el problema contar con personas poco preparadas en los puestos profesionales, pero sí es importante recalcar que muchas de las situaciones que vemos alrededor de la actividad portuaria y el no progreso social, es, en definitiva, la falta de conocimiento que tienen, actualmente, las empresas en temas de logística marítima.

Por medio de la investigación, se profundizó en diferentes campos; los cuales se consideraron en el planteamiento del problema. Las unidades de análisis más adecuadas en respuesta al poco criterio que se tiene actualmente de COCATRAM, permitió explorar el tema de las estrategias de competitividad y, por último, se ingresó a comprender las facilitaciones y capacitaciones que puede brindar el organismo. Todo lo anterior dentro del marco regulador de la actividad portuaria.

Dentro del área de las características y funciones, se pueden comprender muchas de las referencias que tenemos a nivel de los puertos de Centroamérica, donde, a través de mencionada unidad, se pudieron estudiar las inconsistencias con las que contamos a nivel de infraestructura, interconexión con puertos de la zona, la falta de criterio en la gestión medio ambiental, un desconocimiento bastante grande a nivel del aprovechamiento que podemos seguir desarrollando por medio de una implementación adecuada de la integración regional, el desconocimiento real de las ventajas de situar a Centroamérica en ubicación estratégica con la que cuenta, y, por último, no saber posicionar a COCATRAM dentro de la actividad portuaria de la actualidad.

Los anteriormente citados fueron algunos de los temas que se analizaron, y, en definitivo, se pudo obtener en dicha unidad una clara evidencia que se debe mejorar en varios aspectos; como, por ejemplo, reconocer dentro de las funciones de la actividad cualquier organismo que brinde ayuda al ejercicio de las funciones. A partir de dicha información, se pueden obtener grandes avances en función del desempeño de un mejor desarrollo portuario. Se reconoce por medio de este estudio un componente primordial, el cual es activar la estrategia a través del sector privado para contar con más información relevante que sustente la región, ya que por medio de este análisis se puede explorar la gran falta de conocimiento claro, preciso, a manera de crecer como país y en definitivo como Centroamérica.

A manera de seguir indagando un poco sobre el tema, se sitúan las estrategias de competitividad. En esta unidad, se estudiaron muchos de los avances que ha obtenido la sociedad a través del tiempo en la gestión portuaria, como el reconocimiento de las tarifas, falta de armonizar políticas con los países integrantes, una gran dependencia de los canales gubernamentales e inseguridad en el transporte de carga. Estos son algunos de los temas donde se obtuvo respuestas de la muestra con un sentimiento de recelo por parte del gobierno.

Según el párrafo anterior, es claro poder interpretar, a raíz del apartado, que el sector comercial sí reconoce de manera positiva muchos de los defectos que tiene el gobierno cuando se hace referencia al control que se debe ejercer a medida de crear un canal vinculante entre las instituciones reguladoras y el comercio de la zona. Se hace evidente un conflicto entre las partes, ya que la muestra refuta, ante lo investigado, que los ministerios o cualquier canal de control se hace presente de forma irregular, tal es el caso de los sindicatos que actúan de manera desinteresada por el mejoramiento a los procesos y que perjudican en gran medida los sistemas portuarios.

Otro de los temas es el control por parte de las tarifas. Según el muestreo obtenido, el medio de transporte más regular para movilizar carga por Centroamérica es en definitivo el medio terrestre. Un caso peculiar con este tema, es el reconocimiento de la falta de competitividad por

parte del transporte marítimo, el cual posee las tarifas elevadas y poco regulares que se obtienen; por ende, si no existe un control por medio de las instituciones, el medio marítimo no se podrá dinamizar de la manera que se desea.

Cuando hablamos de competitividad, se puede ondear en un infinito de temas, pero el punto primordial es el demostrar que el sector marítimo debe progresar actualizando los medios a lo requerido por parte de los importadores o exportadores; los cuales son los que elevan los niveles de vida de la sociedad en la actualidad y, por ende, al ofrecer mejores mecanismos de movilidad hace que las estrategias sean un impulso de viabilidad de crecimiento regional.

Por último, se menciona el tema de las facilidades y capacitaciones. En esta unidad, los campos explorados más importantes es el generar conocimiento para la zona, consideraciones positivas a nivel del reconocimiento de las funciones de COCATRAM, crear objetivos en común, y el reconocer las herramientas que ayuden a fortalecer las funciones.

Dentro del marco regulador de la actividad portuaria, la muestra considera que las funciones de COCATRAM dentro de los sistemas marítimos son un beneficio a favor de la región, pero se debe canalizar de mejor forma las estrategias las cuales están a cargo, para, de este modo, ser una herramienta tanto para el sector público como el privado que abarca todas las áreas de competencia. Se muestra un interés a nivel de seguir creando medios de fortalecimiento para la región, por medio de capacitaciones que fomenten un mejor marco para los futuros próximos años.

Tal como se menciona dentro del desarrollo de esta investigación, Centroamérica debe crecer a medida de ir generando canales de impulso para una región que solo podrá surgir si reúne las capacidades de interactuar en grupo. Las formas de crecimiento se pueden generar a medida que los gobiernos integrantes puedan darles importancia a organismos como COCATRAM que

desean fundamentar el crecimiento dentro de los métodos globales que se viven en la actualidad, y que seguirán creciendo a medida de los años.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Las conclusiones y recomendaciones son una parte elemental de la finalización de un trabajo de investigación, en el cual se logra expresar, por medio de un resumen, las ideas más predominantes en el proceso. Para este trabajo, se estará ejecutando, mediante una cadena final, lo que la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo-COCATRAM ha realizado en su lapso, y las posibles proyecciones de su trabajo para los próximos siguientes años.

A continuación, se establecerán las conclusiones y recomendaciones respectivas según se determinó en el desarrollo de la investigación.

Conclusiones de la investigación

Se reconoce que las instituciones a cargo de la actividad portuaria de los países centroamericanos, son poseedoras de poco conocimiento de COCATRAM y de las funciones del sistema marítimo regional.

Actualmente, no existe una herramienta interdisciplinaria entre COCATRAM y los diferentes gobiernos de los países integrantes, para optar por una interconexión marítima que facilite el comercio internacional de la zona.

Se encuentra en proceso el proyecto de TCDM; no existe información difundida al respecto por algún medio o institución gubernamental que visualice las proyecciones de dicho plan.

La muestra reconoce que, actualmente, existen muchos criterios a nivel de Centroamérica los cuales impiden como región, ser más competitivos, se detalla: procesos burocráticos, infraestructuras inadecuadas, medios tecnológicos desactualizados.

Se reconoce a COCATRAM como un centro de gran esencia a la gestión medio ambiental de los ecosistemas de la región centroamericana.

Se concluye que las tarifas marítimas no son transparentes y, congruentes con distancias, pesos, volúmenes, cantidad de unidades; lo cual, no se ajustan a una competitividad leal dentro de la zona Centroamérica.

Se identifica que mucho del desconocimiento de la utilización del transporte marítimo, es la falta de experiencia con la que cuentan los importadores y exportadores en temas de logística.

A nivel de investigación, se identifica que el sector privado comercial posee mucho desconocimiento de los trámites de logística los cuales no se ajustan a la medida de los diferentes importadores y exportadores.

Se reconoce que hay un mercado común centroamericano, el cual subsiste actualmente con políticas descentralizadas entre todos los gobiernos integrantes del COCATRAM.

De no contar con un servicio de carga experimentado, se pueden percibir grandes pérdidas económicas y una desvaloración del transporte terrestre.

Existe una gran dependencia de los sindicatos que utilizan los instrumentos gubernamentales para detener de manera drástica la movilización de cargas en los sistemas portuarios.

Se reconoce el canal de Panamá como el sistema marítimo líder de la región, ya que cuenta con niveles de infraestructura incomparables con el resto de los países integrantes del COCATRAM.

Se reconoce desconocimiento por parte del sector comercial sobre los proyectos del SICA avalados por el Banco Mundial en el marco de la integración.

Existe un Tratado de Asociación Económica, no fundamentado bajo los principios deseados por el SICA en los países de Centroamérica; el cual se desea que inspire un encadenamiento continuo de oportunidades.

Las herramientas de generación de conocimiento fundamentadas en el marco de las instituciones gubernamentales, actualmente no desarrollan el valor esencial de mencionados métodos en el sector comercial del país.

En la actualidad mucho de los integrantes del bloque desconocen el marco de ayuda de COCATRAM, lo cual crea un vicio sobre las expectativas de crecimiento en la gestión marítima de la zona, las instituciones gubernamentales deben procurar dar a conocer estos organismos que aportan un valor agregado al crecimiento interno y regional con miras al desarrollo global.

Recomendaciones de la investigación

Se les recomienda a las instituciones gubernamentales implementar canales de información que ayuden a propagar el trabajo que realiza COCATRAM, dando a conocer su labor para la red centroamericana.

Se les sugiere a las agencias, navieras, consolidadores, importadores y exportadores; en virtud de sus funciones, buscar participación en las acciones del gobierno como la creación de COCATRAM, para de esta forma generar conocimiento.

Se aconseja a los países miembros del COCATRAM otorgar la jurisdicción de los procesos marítimos a un responsable mediático entre la comisión y el gobierno representante, en busca de mejorar la comunicación y que los procesos puedan ser desarrollados de mejor manera.

Se plantea a COCATRAM dar a conocer, mediante los diferentes medios otorgados, la información de los proyectos que lleva a cargo como lo es TCDM, para crear vinculación y dar a conocer el desarrollo de sus tareas.

Se le recomienda al gobierno actual en gabinete, mediante su jurisdicción en el Ministerio de Relaciones Exteriores y al Ministerio de Obras Públicas y de Transportes, tomar medidas preventivas para accionar los procesos de actualización de infraestructura, procedimientos y tecnología portuaria, y, de esta forma, generar cambios con miras a la globalización mundial.

Se solicita al SICA mediar como institución de paz en la región, a través del accionar de los conflictos que generan rivalidad entre las fronteras (caso puntual Nicaragua y Costa Rica), en busca de afianzar los procesos de integración.

Se les recomienda a los sistemas portuarios de Centroamérica, llámense puertos, fomentar más programas de apoyo a la gestión medio ambiental que posee COCATRAM, como necesidad bajo el criterio de un “ecosistema seguro”.

Se le aconseja a PROCOMER, en su Departamento de Inteligencia, ser vigilante en las tarifas marítimas que ofrecen las diferentes navieras, para crear una competencia leal dentro de la región.

Se alude a COMEX, PROCOMER, DGA y al MOPT ser herramienta vital de capacitación, para que las empresas de logística sean más competitivas en materia de servicios.

Se les sugiere a los gobiernos de cada país miembro ser partícipe de los medios necesarios para integrar las políticas de la región en materia de sistemas portuarios, con el fin de gestionar un canal de apertura en común hacia el comercio internacional.

Se le enfatiza al actual Gobierno de Costa Rica controlar, de manera precisa, toda organización sindical, en busca de no obstruir los procesos de comercio internacional.

Se les recomienda a los sistemas marítimos, llámense JAPDEVA y SPC, a ser vigilantes en los procesos de avance del gobierno de Panamá; puntualmente en el Canal de Panamá, para de esta forma asumir nuevos procesos de actualización.

Se le encarga al gobierno actual, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, a fortalecer los canales de comunicación entre los países de la región, para ser consecuente y estimar

los procesos de integración, los cuales tienen como objetivo final lograr una unión aduanera-económica.

Se le recomienda a la Universidad Internacional de las Américas ser partícipe de la actividad marítima de la región, mediante un programa de investigación continua en el marco de la carrera de Comercio Internacional, en donde se proyecte una perspectiva mayor y profunda a los estudiantes que continúan su camino profesional.

Referencias de la investigación

CEPAL. (2003). Transporte Marítimo en Centroamérica y el Caribe. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/36195-transporte-maritimo-centroamerica-caribe>

COCATRAM, (junio, 2013). Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo. Estudio de Factibilidad del desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Mesoamérica. Recuperado de <http://www.cocatram.org.ni/Resumen%20Ejecutivo%20Estudio%20TMCD.pdf>

COCATRAM, (s.f.). Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo. Estrategia Marítima Portuaria Regional Centroamericana. Recuperado de http://www.cocatram.org.ni/Estrategia_Maritima_Portuaria_Regional_Centroamericana.pdf

COCATRAM, (s.f.). Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo. Sistema de información estadística portuaria de Centroamérica. Recuperado de <http://www.cocatram.org.ni/estadisticas/>

COCATRAM, (2005). Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo. Proyecto Golfo Honduras. Recuperado de <http://www.cocatram.org.ni/golfo/resumen.html>

Espinoza, J. I., (05 de marzo de 2017). El Nuevo Diario. Inseguridad en el norte de Centroamérica afecta al transporte de carga. Recuperado de: <https://www.elnuevodiario.com.ni/economia/420764-inseguridad-norte-centroamerica-afecta-transporte/>

Internacional, C. d., (12 de febrero de 2018). Centro de Comercio Internacional. Acerca del ITC. Recuperado de <http://www.intracen.org/itc/acerca-del-itc/>

Hernández. B. (2014). Metodología de la Investigación. México DF: Mc Graw Hill.

Kindersley, D., (2012). El Libro de la Economía. London: DKespañol.

López. A/ Prat J., (s.f). Banco Interamericano de Desarrollo. Crecimiento Inclusivo Retos y Oportunidades para Centroamérica y República Dominicana. Recuperado de <http://www7.mh.gob.sv/downloads/pdf/700-UC-IF-2018-20000.pdf>

Cantero, M., (26 de junio 1998). La Prensa Libre. Consejo Portuario regulará muelles

ONU, (2002). Las Naciones Unidas en el mundo. New York: Las Naciones Unidas.

ONU, (28 de enero de 2018). Las Naciones Unidas. Información general de las naciones unidas. Recuperado de <http://www.un.org/es/index.html>

Pérez, C., (julio, 2013). CEPAL. El Mercado Centroamericano de trabajo como bien público regional en el marco del proceso de integración social del sistema de integración centroamericana (SICA). Recuperado de http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/26127/1/M20130015_es.pdf

PROCIP, (octubre,2014). Programa Integral de Investigación para el Desarrollo de las Ciudades Portuarias. Recuperado de <http://investiga.uned.ac.cr/procip/default.shtml>

PROCOMER, (febrero, 2018). Promotora de Comercio Exterior. Unidad de logística. Logística de Exportación El Salvador. Recuperado de <https://www.procomer.com/downloads/logistica/centroamerica/2018%20Análisis%20de%20logística%20El%20Salvador.pdf>

Reguera, A., (2008). Metodología de la investigación lingüística: Prácticas de escritura. Brujas, Argentina: Encuentro.

Reinaldo, L., (06 de marzo 1998). Al Día. Competencia Cercana

Revista Summa, (25 de junio de 2015). Los puertos de Centroamérica reflejan situaciones dispares en cuanto a competitividad y calidad del servicio. Recuperado de <http://revistasumma.com/puertos-de-centroamerica-sufren-grandes-diferencias-de-competitividad/>

ROMRIECA, (s.f.). Resolución 5-80 de la Reunión de los Ministros Responsables de la Integración Económica Centroamericana. Recuperado de <http://www.cocatram.org.ni/ROMRIECA%20XXIII%20Resolucion%20No%205-80.pdf>

Sáenz, (2003). Evolución del Comercio Exterior y del Transporte Marítimo de Costa Rica 1821-1900, San José, Costa Rica: Editorial UCR

Sánchez, B., (10 de marzo de 2006). Instituto Universitario de Estudios Marítimos. El papel de las ciudades en el desarrollo regional: innovación y crecimiento. Instituto. Recuperado de: <https://old.aecr.org/web/congresos/2006/ATVI/ATVI-13.pdf>

Sánchez, J., (05 de febrero de 2016). CIBEI. La importancia del comercio internacional: Una breve referencia descriptiva. Recuperado de <http://www.fundacioncibei.org/la-importancia-del-comercio-internacional-una-breve-referencia-descriptiva/>

Ulibarri, E., (2017). Costa Rica Global, Pilares y horizontes de nuestra acción en el mundo. San José, Costa Rica: Academia de Centroamérica.

UNCTAD, (12 de enero de 2018). Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo. Un vistazo a la UNCTAD. Recuperado de <http://www.un.org/spanish/events/unctadxii/UNVISTAZOALAUNCTAD>

Unidas, N., (12 de abril de 1996). CEPAL. La infraestructura Portuaria para el Comercio Exterior de Centroamérica. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/25162/LCmexL299_es.pdf;jsessionid=

UNAM, (s.f.). Universidad Autonoma de Mexico. Introducción al Comercio Internacional.
Recuperado de <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2951/4.pdf>

Viena, (27 de enero de 1980). Convención de Viena. Convención sobre el derecho de los tratados.
Recuperado de: https://www.oas.org/xxxivga/spanish/reference_docs/convencion_viena.pdf

APÉNDICE

Apéndice 1: Instrumento aplicado en la presente investigación

Entrevista para tesis para optar por el grado de Licenciatura en Comercio Internacional con
Énfasis en Gestión Aduanera

Estudiante: Andrea Aguilar Castro

Carnet: 130885

Estimado/a colaborador/a: El siguiente detalle de preguntas conforman un trabajo investigativo el cual tiene como objetivo analizar COCATRAM, en cuanto a las expectativas de crecimiento portuario que debe brindar dicha comisión a los países del bloque centroamericano. Solicito toda la ayuda necesaria para exponer su conocimiento frente a este bloque de preguntas. La información que su persona estará brindando es de carácter confidencial.

1. ¿Conoce las ventajas de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo COCATRAM, como organismo regulador en el transporte marítimo?
2. ¿Podría mencionar, al menos, tres características de los puertos centroamericanos que sean una ventaja de apoyo a la gestión?
3. ¿Considera que la mejor forma de trasladar carga comercial por Centroamérica sean el transporte marítimo, o algún otro medio de su preferencia?
4. ¿Qué características podría mejorarse en los puertos de Centroamérica como factor competitivo ante el mundo?
5. ¿Puede nombrar al menos un aspecto negativo, y que usted modificaría, en la gestión portuaria?
6. Dentro de los países que conforman el COCATRAM (Guatemala, Honduras, El Salvador, Panamá o Costa Rica), ¿cuál considera el país con el mejor desarrollo portuario?
7. ¿Reconoce algún método impulsador que haya brindado el SICA al mejoramiento del desarrollo portuario de la región centroamericana?

8. ¿Conoce alguna institución que dentro de su gestión al Servicio Nacional de Aduanas aporta criterios, material de apoyo o algún instrumento de capacitación para la adecuada gestión de sus funciones?
9. ¿Considera al COCATRAM como un medio efectivo para la facilitación del desarrollo portuario?

Apéndice 2: Noticia-La Universidad Marítima Internacional de Panamá acogerá en centro de cooperación en tecnología marítima para la región de Latinoamérica



La Organización Marítima Internacional ha anunciado que la Universidad Marítima Internacional de Panamá (UMIP) ha sido seleccionada para albergar el Centro de cooperación en tecnología marítima (MTCC) para la región de Latinoamérica, en el marco de un ambicioso proyecto financiado por la Unión Europea e implantado por la OMI, cuyo objetivo es mitigar los efectos perjudiciales del cambio climático.

El proyecto, que quiere establecer una red mundial de centros de cooperación en tecnología marítima (MTCC), ha seleccionado a la UMIP como institución anfitriona del MTCC de Latinoamérica tras un proceso de licitación internacional.

La universidad panameña se une así a una red que ya cuenta con centros en África, Asia y el Caribe. En febrero, la OMI anunció que la Universidad de Agricultura y Tecnología Jomo Kenyatta (JKUAT) acogerá el MTCC de África. En diciembre de 2016, se confirmaron que la Universidad Marítima de Shanghai, en China, acogerá el MTCC de la región de Asia, mientras que la Universidad de Trinidad y Tabago albergará el MTCC de la región del Caribe. Un centro adicional se establecerá en la región del Pacífico, conformando una red mundial de cinco centros.

Cada uno de estos cinco MTCC regionales cumplirá los objetivos clave del proyecto establecidos de mutuo acuerdo durante un periodo de tres años, constituyendo un notable soporte a los vastos esfuerzos continuos de la OMI para garantizar la efectiva implantación y cumplimiento de las reglas mundiales de eficiencia energética para el transporte marítimo internacional.

Los MTCC recibirán asignaciones de 10 millones de euros procedentes de fondos de la Unión Europea para el proyecto. El objetivo es que se conviertan en centros de excelencia, liderando así el fomento de las tecnologías y operaciones de eficiencia energética, así como la reducción de las emisiones perjudiciales procedentes de los buques.

Objetivos del Proyecto Mundial MTCC

Se prevé que las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques se incrementen. Los países en desarrollo, que juegan un papel significativo en el transporte marítimo internacional, a menudo carecen de los medios para conseguir mejoras en materia de eficiencia energética en ese sector. Este proyecto, cuyo título oficial es "Creación de capacidad para la mitigación del cambio climático en el sector del transporte marítimo" incluirá a los países en desarrollo en las regiones objeto del proyecto -especialmente los países menos adelantados (PMA) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID)- para implantar, de manera efectiva, medidas de eficiencia energética a través de la asistencia técnica y la creación de capacidad.

El proyecto será implantado a través de la red de MTCC, los cuales, una vez operativos, actuarán como puntos focales para:

Mejorar la capacidad de la región mediante el trabajo con las administraciones marítimas, las autoridades portuarias, otros departamentos gubernamentales relevantes y las partes relacionadas con el transporte marítimo para facilitar el cumplimiento de las reglas internacionales sobre eficiencia energética para los buques;

Fomentar la adopción de tecnologías y operaciones de baja emisión de carbono en el transporte marítimo a través de proyectos piloto;

Concienciar acerca de las políticas, estrategias y medidas para la reducción de los gases de efecto invernadero y otras emisiones del sector del transporte marítimo;

Establecer un sistema a escala experimental para la recopilación y notificación de datos sobre el consumo de carburante de los buques para mejorar la comprensión de los propietarios de buques y las administraciones marítimas a este respecto; y

Desarrollar e implantar estrategias para sustentar el impacto de los resultados y actividades de los MTCCs más allá de los plazos del proyecto.

Fuente: Organización Marítima Internacional (OMI), 2017.

Apéndice 3: Noticia-Corea alista plan maestro de puertos La Unión y Acajutla

COREA ALISTA PLAN MAESTRO DE PUERTOS LA UNIÓN Y ACAJUTLA

(09/05/2017 - Fuente: elmundo - Responsable publicación: COCATRAM)

El Vicepresidente de la República, Óscar Ortiz informó que el Ministerio de Océanos y Pesca de la República de Corea del Sur alista los diseños del plan maestro del Puerto de Acajutla, en el departamento de Sonsonate, y el de La Unión Centroamericana. Ambas terminales son administradas por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA).

"Junto con el apoyo de la cooperación coreana nos están apoyando para hacer el plan maestro de nuestros puertos, tanto de Acajutla como el de La Unión", externó el funcionario.



"Corea tiene una enorme experiencia, en ese sentido, estamos en buenas manos", aseveró Ortiz.

A raíz de esta iniciativa, el 17 de agosto de 2015, ambas instituciones gubernamentales suscribieron un memorándum de entendimiento para capacitar al país en materia portuaria, con miras a dinamizar la actividad comercial en Acajutla y La Unión.

"Bajo el marco de este proyecto, ha venido un grupo de consultores para recolectar todos los datos para este estudio. Van a estar alrededor de un mes en El Salvador", indicó el director de la División de Cooperación e Inversión Portuaria, Lee Hiyoung, de la embajada de la República de Corea en El Salvador. Con la información obtenida, "van a formular la activación y administración eficiente de ambos puertos", adelantó.

Este año, CEPA invertirá \$13.4 millones para modernizar y aumentar la capacidad del Puerto de Acajutla.

\$13 Millones

Para este año, la CEPA invertirá \$13.4 millones para modernizar y aumentar la capacidad del Puerto de Acajutla.

1 Mes

Los consultores de Corea estarán en el país durante un mes para recolectar datos a fin de elaborar el diseño de estos planes.

Fuente: El Mundo, fecha de publicación 09-05-2017.

Apéndice 4: Noruega es el primer país que ratifica el régimen de indemnización para las cargas de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas transportadas a bordo de los buques

NORUEGA ES EL PRIMER PAÍS QUE RATIFICA EL RÉGIMEN DE INDEMNIZACIÓN PARA LAS CARGAS DE SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS TRANSPORTADAS A BORDO DE LOS BUQUES

(27/04/2017 - Fuente: imo.org - Responsable publicación: COCATRAM)

Noruega se ha convertido en el primer Estado Contratante de un instrumento clave de indemnización que abarca el transporte de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP) en el buque.

El Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2010 (Convenio SNP de 2010), cuando entre en vigor, proporcionará un régimen de responsabilidad e indemnización por los daños ocasionados por cargas de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP) transportadas por mar, complementando así los regímenes existentes que ya están en vigor para el transporte de hidrocarburos como carga, el combustible líquido utilizado para el funcionamiento y la propulsión de los buques, la remoción de restos de naufragio potencialmente peligrosos y las reclamaciones por muerte o lesiones de pasajeros, o de daños a sus equipajes, a bordo de los buques.



La Sra. Dilek Ayhan, Secretaria de Estado del Ministerio de Comercio, Industria y Pesca de Noruega entregó el instrumento de ratificación del Protocolo SNP de 2010 al Secretario General el viernes 21 de abril durante una reunión en la sede de la OMI en Londres (Reino Unido), el viernes 21 de abril.

Noruega también facilitó, tal y como prescribe el tratado, datos sobre las cantidades totales de carga sujeta a contribución de hecho recibida en ese Estado durante el año civil precedente.

El Sr. Lim acogió con entusiasmo la ratificación de Noruega y alentó a que otros Estados hiciesen lo propio. "El Convenio SNP es la última pieza del puzle necesaria para garantizar que aquellos que han sufrido daños por las cargas de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas transportadas a bordo de los buques tengan acceso a un amplio régimen internacional de responsabilidad e indemnización", dijo el Secretario General. "El número de buques que transportan cargas SNP está creciendo constantemente, con más de 200 millones de toneladas de productos químicos transportados por los buques tanque cada año. Insto a todos los Estados a que consideren la posibilidad de ratificar el Convenio SNP de 2010 lo antes posible, a fin de que entre en vigor", continuó.

La entrada en vigor requiere la adhesión de por lo menos 12 Estados, que cumplan determinados criterios de arqueo e informen anualmente la cantidad de carga SNP recibidas en un Estado.

El Convenio SNP establece el principio de quien contamina paga, garantizando que el sector del transporte marítimo y el sector SNP indemnizan a quienes han sufrido pérdidas o daños resultantes de un suceso relacionado con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

Fuente: Organización Marítima Internacional (OMI), 2017.