



**USAID**  
DEL PUEBLO DE LOS ESTADOS  
UNIDOS DE AMÉRICA

Apoyo a Políticas y Regulaciones  
para el Crecimiento Económico



# DIAGNÓSTICO SOBRE LA EFICIENCIA DE LAS OPERACIONES DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN EN PUERTOS CON ÉNFASIS EN PRODUCTOS HORTÍCOLAS, CAFÉ E INSUMOS PARA LA INDUSTRIA ALIMENTARIA



**Guatemala, Julio 2013**

*La realización de esta publicación fue posible gracias al apoyo del pueblo de los Estados Unidos de América proporcionado a través de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) bajo el contrato AID-520-TO-11-00001. El contenido aquí expresado es responsabilidad exclusiva los autores y el mismo no necesariamente refleja las opiniones de la USAID o del Gobierno de los Estados Unidos de América.*

# Diagnóstico sobre la eficiencia de las operaciones de importación y exportación en puertos, con énfasis en productos hortícolas, café e insumos para la industria alimentaria

---

Investigadores responsables:  
Hugo Maúl,  
Irene Flores  
Gustavo Sáenz

**Guatemala, Julio 2013**

*La realización de esta publicación fue posible gracias al apoyo del pueblo de los Estados Unidos de América proporcionado a través de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) bajo el contrato AID-520-TO-11-00001. El contenido aquí expresado es responsabilidad exclusiva los autores y el mismo no necesariamente refleja las opiniones de la USAID o del Gobierno de los Estados Unidos de América.*

## ÍNDICE

Siglas.....	4
Introducción .....	5
Situación actual de los puertos en Guatemala.....	7
Geografía.....	7
Infraestructura .....	12
Indicadores internacionales de calidad y eficiencia de puertos .....	23
Principales operaciones en puertos y servicios complementarios .....	29
Servicios en puertos .....	29
Análisis de flujo comercial de las cadenas priorizadas en la iniciativa “ <i>Feed The Future</i> ” .....	39
Comercio internacional de Guatemala .....	39
Análisis de flujos en la cadena de valor de los productos priorizados.....	42
Café.....	42
Cultivos No-Tradicionales (Arvejas, Habichuelas y Brócoli) .....	44
Principales problemas que limitan la eficiencia y calidad de las operaciones en puertos. Análisis cualitativo de la percepción de principales actores.....	49
Actividades relacionadas con buques:.....	49
Disminución de frecuencia de barcos “Finders” . .....	49
Incremento de costos por parte de la naviera por tiempo de espera para atracar. ....	50
Procedimientos con el Manejo de Carga y Eficiencia de Procesos Intra Puerto:.....	50
Procesos complicados en despacho de mercadería. ....	50
Deficiencias del proceso de distribución de selectivos rojos hacia las rampas de inspección. ....	51
Legislación Aduanera .....	52
Básculas: Discrepancias en procesos relacionadas con pesos y dimensiones de vehículos de carga.....	52
Debilidad del Sistema Informático .....	52
Conclusiones .....	53
<b>Bibliografía</b> .....	56
Recomendaciones .....	57
Anexos.....	59

## Siglas

AGEXPORT	Asociación guatemalteca de exportadores
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CUTRIGUA	Consejo de usuarios del transporte internacional de Guatemala
EMPORNAC	Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla
EPQ	Empresa Portuaria Nacional
MAGA	Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentación
STEPQ	Sindicato de Trabajadores de la Empresa Portuaria Quetzal
TEU	Unidad Equivalente a Veinte Pies por sus siglas en inglés: <i>Twenty foot equivalent unit</i>
PIB	Producto Interno Bruto
OIRSA	Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria
PRONACOM	Programa Nacional de Competitividad
SAT	Superintendencia de Administración Tributaria
TIM	Tránsito internacional de mercadería
TM	Tonelada Métrica
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
VUPE	Ventanilla Única de Exportación
WEF	<i>World Economic Forum</i>

## Introducción

Las redes portuarias son subconjuntos de cadenas logísticas o redes “intermodales” más amplias, las cuales se extienden a lo largo de varios países y regiones del mundo. Estas redes intermodales están compuestas por conexiones marítimas, terrestres y aéreas, atienden a una gran variedad de clientes y transportan una amplia gama de productos. En este documento se estudian las necesidades existentes en Guatemala en cuanto a comercio marítimo, específicamente aquellas se presentan en las operaciones de los puertos. En este trabajo se estudian el estado actual de las operaciones portuarias en Guatemala que más afectan la eficiencia de los procesos de exportación e importación de los productos priorizados por *Feed The Future*. Específicamente, los aspectos relacionados con la infraestructura de puertos, movilización de cargas, despachos portuarios, capacidad de transporte, costos, tiempos y limitaciones de las operaciones de puertos.

Este estudio se sustenta en la evidencia encontrada en estudios y diagnósticos existentes a la fecha sobre las capacidades logísticas de los puertos. Se han llenado los vacíos de información mediante la consulta a fuentes directas y la consolidación de datos dispersos en fuentes secundarias directa o indirectamente relacionadas con el tema. En la primera parte del estudio se identifica el estado actual de los puertos, sus operaciones y los principales obstáculos a la eficiencia en las operaciones de exportación e importación. Para ello, se examina la literatura existente respecto de la calidad de la infraestructura portuaria en Guatemala, la conectividad de la red intermodal, la geografía del país, la calidad y los servicios de los puertos y los principales indicadores internacionales de competitividad en comercio internacional marítimo. En la siguiente sección se identifican los procesos más relevantes que se realizan dentro de las instalaciones portuarias y los servicios que conforman la logística marítima, más allá de las operaciones portuarias por sí solas. Una vez se conocen los procesos y servicios que se prestan dentro de los puertos guatemaltecos, se describe, de modo general, los flujos comerciales de la cadena de valor de los productos priorizados. Se identifica también la relevancia de estos productos en el comercio internacional del país y, de manera aproximada, se estudia la estructura de costos de los productos priorizados para determinar la magnitud del impacto que podría tener la mejora en la eficiencia de los procesos de exportación e importación.

El análisis anterior se complementa con una investigación cualitativa realizada por medio de un proceso de consulta y entrevistas personales en el que participaron actores relevantes de la cadena de transporte marítimo. El objetivo de esta investigación cualitativa es identificar los principales problemas que afectan las operaciones en puertos específicamente; se busca también validar o profundizar en los aspectos más relevantes

que se evidenciaron en la investigación de fuentes secundarias y hacer recomendaciones pertinentes.

Si bien este estudio se circunscribe al análisis de las operaciones en puerto, durante su elaboración se hizo evidente que no sería posible formular recomendaciones significativas con un enfoque “modal”, que considerara solamente al puerto como hito aislado de la ruta logística. En este sentido, la principal recomendación surge del enfoque de “cadena de suministro” de la red y se concentra en garantizar el buen desempeño de cada uno de los componentes de dicha cadena. Es muy probable que si se hacen inversiones aisladas en algún elemento de la cadena de suministro, sin entender plenamente el funcionamiento de la totalidad de la misma y de la ventaja competitiva que esto confiere, no se obtengan los resultados deseados.

## Situación actual de los puertos en Guatemala

### Geografía

La localización de un puerto dentro de un país y la interacción con la geografía interna de ese país tiene un impacto en la logística. La ubicación de un país respecto de otro tiene también un impacto en la logística de ese país (geografía exterior).

La geografía “exterior”, afecta la logística de dos formas: por la ubicación del país respecto de otros y por la localización de sus centros de conectividad como son los puertos y pasos fronterizos. Estas cercanías geográficas generan aumento de comercio con los países vecinos, como por ejemplo el caso de Canadá y México que son los principales socios comerciales de estados Unidos. Sin embargo, la lejanía de un país respecto de otro no siempre es obstáculo para el comercio, tal es el caso de China que es el tercer socio comercial de Estados Unidos. Cuando este es el caso, se debe compensar la distancia larga con una red intermodal excepcionalmente eficiente, que incluya infraestructura carretera que conecte eficientemente los centros de producción y consumo con sus puertos; que conecte los puertos con las mejores rutas comerciales marítimas; y que incluya las operaciones más eficientes en los puertos.

La geografía interna de un país también incide en la logística de ese país. Específicamente, la ubicación de los centros de consumo y producción de bienes respecto de los centros de conectividad y respecto de otros países. Un país como Singapur por ejemplo, se ha convertido en una central mundial de trasbordo de buques de carga, por sus condiciones geográficas internas; otros países que no tienen esa geografía no pueden hacer mucho al respecto aunque tengan los medios para hacerlos. Una excepción es Panamá, que gracias al Canal se ha convertido en un centro mundial de distribución de carga marítima.

Si bien es cierto que en Guatemala la orografía es difícil, no es un problema insuperable debido a que es un país pequeño. El sistema portuario nacional, junto con el eje carretero pacífico, distribuyen el flujo de carga en todo el país. Los principales puntos de entrada y salida de productos para comercio exterior son Puerto Quetzal en el litoral Pacífico y Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios en el litoral Atlántico.

En Guatemala, Puerto Quetzal es el principal nodo de comercio exterior del país. No tiene competencia en el Océano Pacífico. Como se puede apreciar en la figura 1, está clasificado como el principal nodo de comercio exterior en Guatemala; su área de influencia incluye grandes ciudades como la ciudad de Guatemala y ciudades medianas de alto volumen comercial en el sur del país; es también la ruta natural de comercio de los

principales productos exportables del país (azúcar y café); y es el único puerto que opera en el océano pacífico. Adicionalmente está conectado con el eje carretero pacifico CA-2 entre México y el Salvador, en donde se desarrollan los principales flujos de carga en el interior del país.

**Figura 1: Principales nodos de comercio exterior en Guatemala**



Fuente: fotografía obtenida de ALG Transportation, Infrastructure and Logistics

En el caso del Océano Atlántico, existe una lucha evidente por competir por mercados entre el Puerto Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios. Sin embargo, considerando que Puerto Barrios nació como un puerto bananero y no dispone de grúas propias y otros



recursos, su capacidad de competir con Santo Tomás es limitada<sup>1</sup>. Adicionalmente, el área de influencia natural del puerto de Santo Tomás de Castilla en la costa atlántica incluye una parte de Honduras, esto quiere decir que a los generadores de carga les convendría más usar a Santo Tomás de Castilla si la conectividad terrestre fuera buena y los costos de desplazamiento por tierra fueran proporcionales a la distancia<sup>2</sup>. Sin embargo, el área de influencia de Santo Tomás de Castilla no incluye ninguna ciudad grande, mientras que el área de influencia del puerto más cercano en Honduras, Puerto Cortés, alcanza a la ciudad de Tegucigalpa (Honduras), lo cual le da a este puerto una ventaja estratégica respecto de Santo Tomás de Castilla si lograra explotar esa ruta de manera exitosa.

Una forma de comprender mejor el impacto de la geografía en la relevancia de un puerto en la logística interna del país, es por medio de la identificación del “área de influencia” de ese puerto. El área de influencia es el área natural del puerto para atender a una zona geográfica, medido en distancia. Para el caso de los puertos en Centroamérica ya existe un diagnóstico preliminar<sup>3</sup> en el que se evalúa las áreas de influencia de los puertos. En la figura 2 se observa esta medición del área de influencia natural de todos los puertos en Centroamérica, acotada por líneas azules. Los puertos están representados en color rojo. En la figura se observa que el principal puerto para Guatemala, considerando únicamente su área de influencia natural, es Puerto Quetzal, que atiende a la región centro, sur y occidente. Los puertos del Atlántico atienden a parte de la región norte, en donde compiten con el puerto Belize City en Belize.

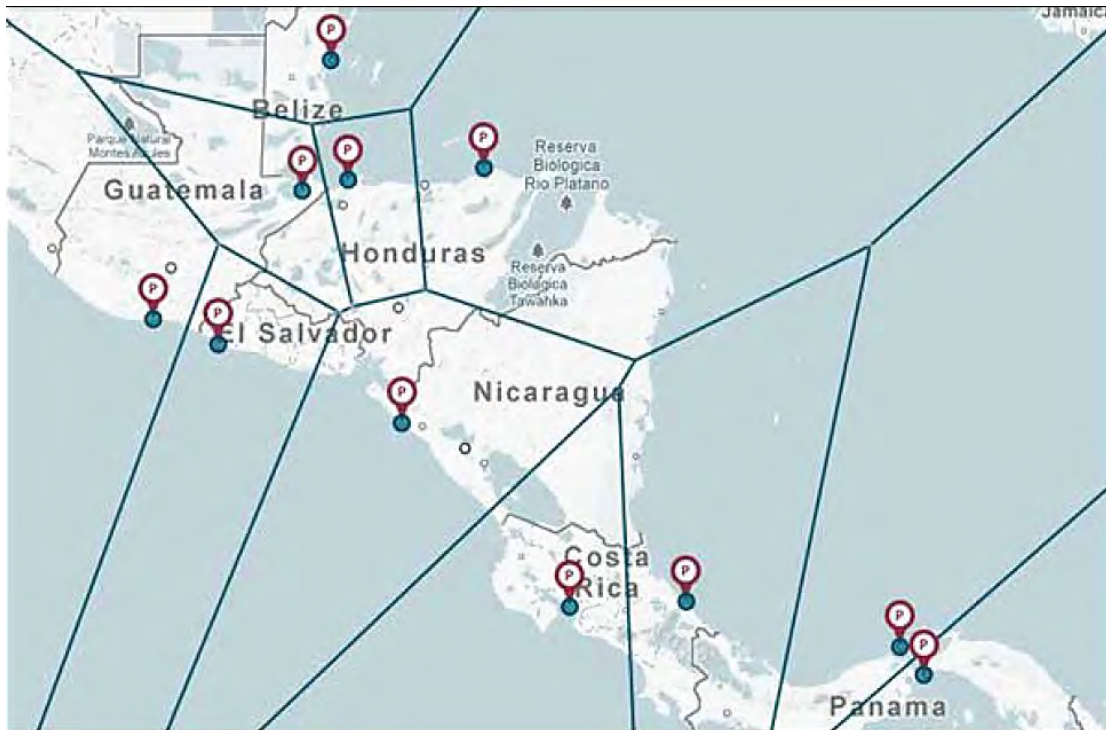
---

<sup>1</sup> “Análisis, estrategia e instrumentos para el mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica”

<sup>2</sup> “Diagnóstico sobre el desempeño de los puertos y estudio de conectividad portuaria en Belice, Centroamérica y la República Dominicana” BID, 2013.

<sup>3</sup> “Diagnóstico sobre el desempeño de los puertos y estudio de conectividad portuaria en Belice, Centroamérica y la República Dominicana” BID, 2013

**Figura 2: Áreas de influencia natural de los puertos con base a la distancia**



Fuente: imagen obtenida de “Diagnóstico sobre el desempeño de los puertos y estudio de conectividad portuaria en Belice, Centroamérica y la República Dominicana” BID, 2013

Si al análisis de área de influencia se añaden otros factores como las distancias, la infraestructura carretera, la eficiencia de las operaciones de los puertos, las barreras comerciales, los costos de transporte y otros, entonces se tiene un área geográfica de influencia del puerto mucho más real.

En este sentido, los costos del transporte terrestre y marítimo pueden variar de manera significativa el área de influencia de un determinado puerto, y esta se modificará según los costos de recibir/enviar un contenedor a/de una ciudad o región. Continuando con el estudio sobre área de influencias de los puertos en Centroamérica, se hizo el ejercicio hipotético de incluir costos de transporte terrestre y marítimo. En la figura 3 se observan los resultados de las áreas de influencia de los puertos en Centroamérica. El caso de estudio consideró el comercio con Europa y Asia. Se supone una tarifa marina de US\$0.27<sup>4</sup>/km y una terrestre de US\$1.60/km con Europa; y una tarifa marina de US\$0.33<sup>5</sup>/km y una terrestre de US\$1.60/km para el comercio con Asia. Considerando lo anterior, los puertos con mayor área de influencia para el comercio con Europa son los puertos del Atlántico, especialmente el Puerto Cortés y Santo Tomás para Guatemala. En

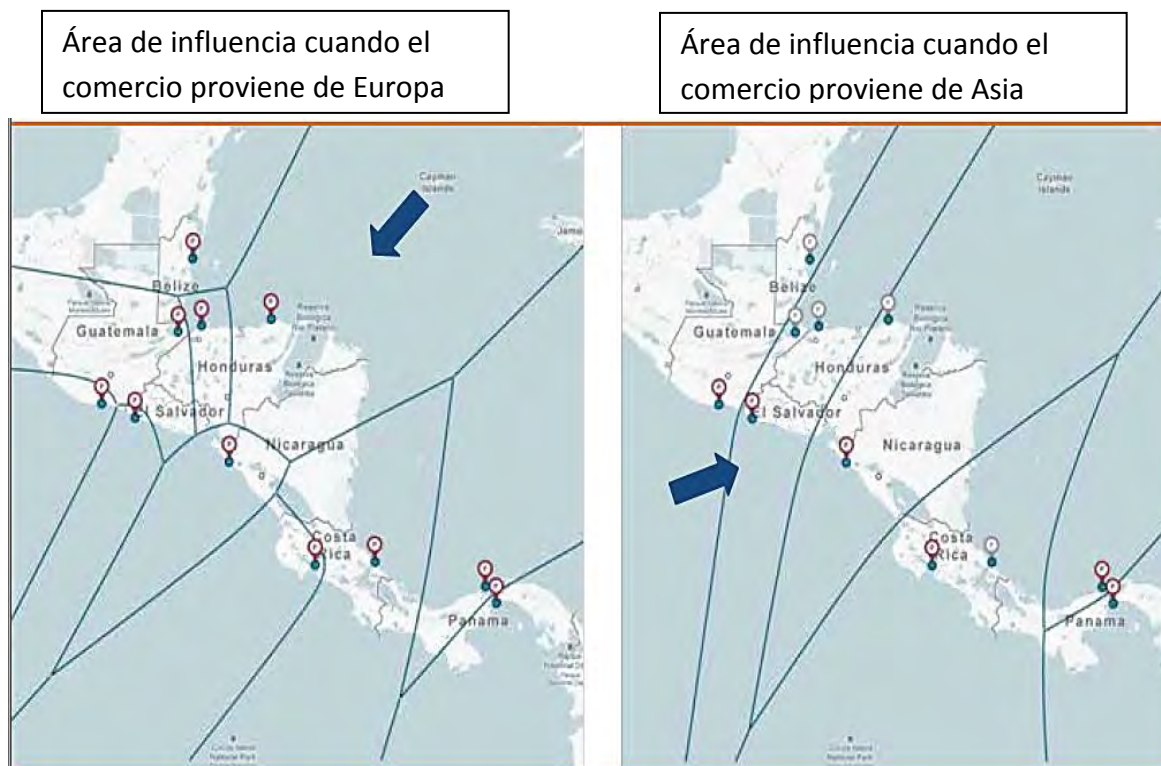
<sup>4</sup> Tarifas obtenidas de Maerskline.com entre Rotterdam y las ciudades evaluadas.

<sup>5</sup> Tarifas obtenidas de Maerskline.com entre Shanghai y las ciudades evaluadas.

el caso del comercio con Asia, indudablemente los puertos con mejores áreas de influencia son los del Pacífico. Puerto Quetzal es, en Guatemala, el más importante para el comercio con Asia.

Si existiera una buena conectividad terrestre en Centroamérica, el comercio proveniente de Europa tendería a entrar por los puertos de la costa atlántica, especialmente por los puertos de Honduras, para su posterior distribución en el interior. Mientras que el comercio proveniente de Asia tendería a entrar por los puertos ubicados en la costa pacífica para su posterior distribución en el interior.

**Figura 3: Áreas de influencia de puertos en C.A. considerando costos de transporte terrestre y marítimo.**



Fuente: imagen obtenida de “Diagnóstico sobre el desempeño de los puertos y estudio de conectividad portuaria en Belice, Centroamérica y la República Dominicana” BID, 2013

Sin embargo, el costo de las navieras por transportar contenedores no siempre es proporcional a la distancia que recorren. Estas variaciones en los costos de transportar un contenedor afectan de manera directa el área de influencia de un puerto respecto de otro, impactando su importancia estratégica en la logística de un país, independiente de si está localizado en la costa pacífica o en la atlántica. En otras palabras, la importancia de un puerto no depende el área de influencia natural, ni de la geografía interna y externa del

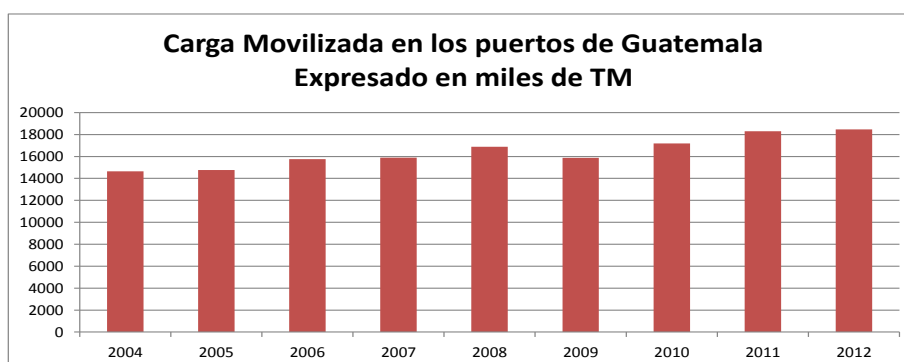
país; depende principalmente de otros factores que afectan la eficiencia de transportar un contenedor en cada puerto<sup>6</sup>.

## Infraestructura

La calidad de la infraestructura de un puerto se evalúa en términos de una interconexión entre los servicios que ofrecen los puertos, el tipo de buques asignados a cada servicio, un conjunto de puertos marítimos para atender las necesidades y un conjunto de rutas. A este conjunto de servicios se le llama red portuaria. Una de las claves para desarrollar una red portuaria es que, para cada servicio dado, la infraestructura de cada puerto este dotada de la capacidad de atender a cada uno de los buques de cada ruta. Por ejemplo, si se quiere recibir un carguero sin grúa a bordo, cada puerto visitado debe tener sus propias grúas para cargar y descargar cargas de diversos tipos; todos los puertos deben tener la suficiente profundidad o calado como para permitir que atraquen distintos tipos de buques; cada puerto debe contar como mínimo con espacio de almacenamiento suficiente para la cantidad máxima diaria de contenedores que lleguen, multiplicado por el tiempo promedio de permanencia.

Desde el año 2003, la capacidad de la red portuaria nacional ha ido creciendo lentamente en los últimos 10 años. En la gráfica 1 se observa el aumento de la carga total que manejan los puertos de Guatemala.

**Gráfica 1: evolución de la carga total de los puertos de Guatemala**



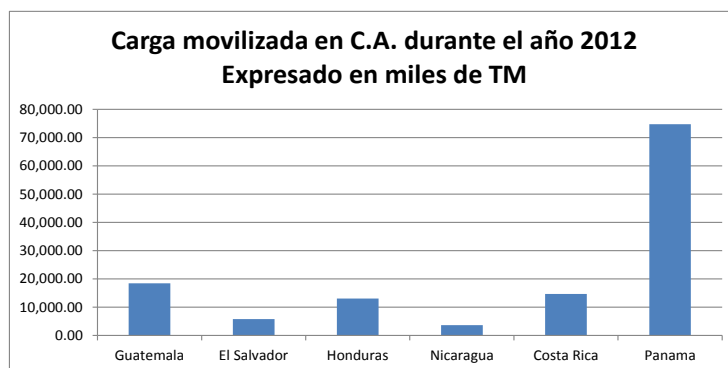
Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Comisión Portuaria Nacional

En el caso de Centroamérica, el movimiento de carga de los puertos ha estado en constante crecimiento en la última década, en donde se tuvo un aumento de 74% de la carga movilizada del 2001 al 2010, llegando a movilizar 104 millones de toneladas

<sup>6</sup> Este es un planteamiento importante de conocer a profundidad e integralmente en la región cuando se quieren realizar inversiones en infraestructura portuaria en un país.

métricas por año en total en la región, que representa un 6.5% del total en Latinoamérica<sup>7</sup>. Debido a la geografía, la región tiene la gran ventaja y oportunidad del fácil acceso al océano pacífico y al atlántico. Sin embargo, países como Nicaragua, debido a la poca infraestructura instalada, y El Salvador, sólo tienen puertos en la costa pacífica. En términos absolutos, Panamá maneja más de la mitad del total de carga que moviliza toda la región, sin embargo el principal movimiento es solo transbordo, por lo que los volúmenes no son comparables con el resto de la región que comercia internacionalmente (gráfico 2).

**Gráfica 2: carga movilizada en Centroamérica durante el año 2012 expresada en miles de TM**

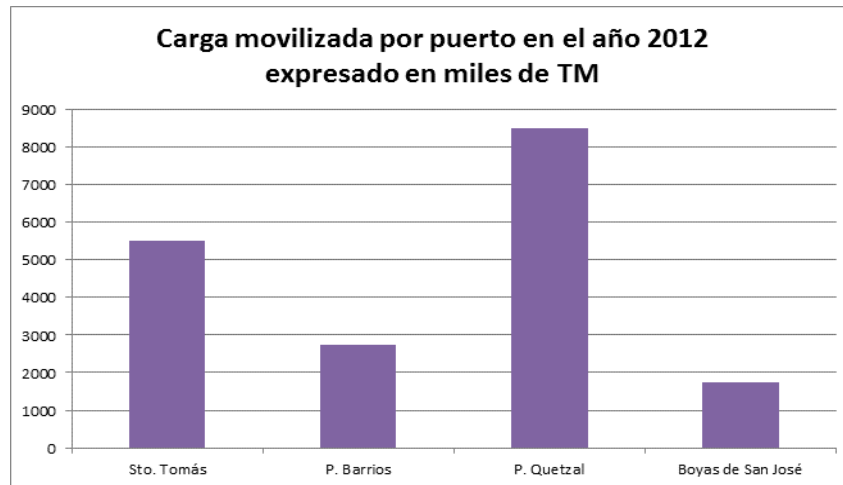


Fuente: elaboración propia a partir de Comisión Portuaria Nacional

De los puertos en Guatemala, es Puerto Quetzal que lidera el volumen de carga movilizada, con un total de 8,494,590.00 toneladas métricas en el 2012, como puede verse en la gráfica 3. Esto es evidencia de su mayor capacidad para atender distintos tipos de buques y servicios lo cual implica su relevancia para el tránsito del comercio internacional de Guatemala.

<sup>7</sup> "Infraestructure Stock and Quality in Central America. An overview of social and competitiveness dimensions of infrastructure based on country level indicators" LCSSD Economic Unit, 2012.

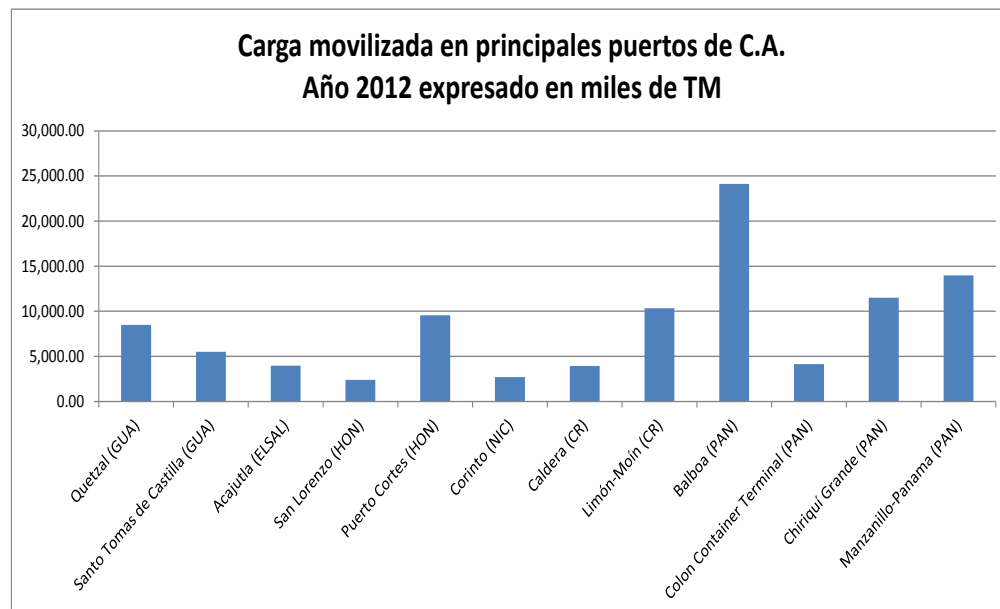
**Gráfica 3: carga movilizada por puerto durante el año 2012**



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Comisión Portuaria Nacional

En la región existen 12 puertos que manejan los mayores volúmenes de carga, de los cuales 5 están en Panamá, Puerto limón en Costa Rica, Puerto Cortés en Honduras y Puerto Quetzal en Guatemala. En la gráfica 4 se evidencia la capacidad en infraestructura que tiene instalados los puertos en Panamá, en donde los volúmenes de carga son mayores al del resto de la región. El caso de Puerto Quetzal en Guatemala es de los más grandes, comparable en cuanto a capacidades con Puerto Limón en Costa Rica y Puerto Cortés en Honduras.

**Gráfica 4: volumen de carga por puerto en C.A. año 2012, expresado en miles de TM**



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Comisión Portuaria Internacional

La infraestructura de los puertos es determinante clave en la eficiencia, los servicios que ofrece al comercio de un país y la competitividad de esos productos en los mercados internacionales. Existen varios indicadores para medir o evaluar la infraestructura de un puerto y que permiten concluir más acertadamente sobre su eficiencia y diagnosticar sus principales problemas. En la tabla 1 a continuación se muestran las principales características de los puertos más importantes en C.A.

Como se observa en la tabla 1, el Puerto Quetzal en Guatemala es el puerto con mayor profundidad de calado en muelle; tiene capacidad de recibir buques relativamente más grandes que los otros dos puertos en Guatemala, aunque los buques trasatlánticos, Panamas y Post Panamax no pueden ingresar a los puertos de Guatemala por el poco calado en la profundidad de sus puertos.

Sin embargo, para el comercio de productos refrigerados, como es el caso de los productos priorizados en este estudio, el P. Quetzal no tiene suficiente capacidad pues solamente tiene 6e enchufes para conectar contenedores refrigerados, cuando Sto. Tomás de Castilla tiene 782, y llegan menos compañías navieras que a Santo Tomás de Castilla (17 servicios de línea). Esta infraestructura ha convertido a especializado a Sto. Tomás en el comercio de este tipo de productos, aun cuando en términos de capacidad de muelle, calado y de movilización de carga, no es el mejor del país. Adicionalmente, Sto. Tomás tiene una mayor área de muelle, lo que le permite una mayor capacidad de manejo de contenedores y de almacenamiento que Puerto Quetzal. Tiene además mayor eficiencia en el uso del espacio del muelle y mayor rendimiento en el uso de las grúas para movilizar carga, que puerto Quetzal.

Sto. Tomás tiene además mucho más área de maniobra que P. Quetzal, sin embargo, debido a que no cuenta con grúas suficientes, la capacidad de almacenaje es comparativamente menor que en P. Quetzal y el rendimiento del espacio también se ve afectado. Así mismo, el tiempo promedio que permanece un contenedor en puerto es menor en Sto. Tomás (de es 5 días) de lo que es en P. Quetzal (casi 8 días), lo que implica una mayor eficiencia en el trámite de los procesos de operación de la exportación y de la importación en Sto. Tomas.

Un buen indicador de eficiencia de operación de un puerto es el tiempo que un buque tarda en el puerto, lo que quiere decir que está siendo atendido, y el tiempo de espera que pasa fuera del muelle. Lamentablemente no se tienen los indicadores para el P. Quetzal. Para el caso de P. Sto. Tomás, el indicador de tiempo que demora un buque en

puerto es de los mejores en la región, incluso mejor que un gran centro de trasbordo como lo es P. Balboa; y también es de los puertos en los que menos tiempo debe esperar un buque fuera del muelle para ser atendido por el puerto.



**Tabla 1: métricas empleadas para hacer el diagnóstico de infraestructura de puertos**

Descripción	Limón-Moín	Acajutla	Cortés	Sto. Tomás de Castilla	Barrios	Quetzal	Manzanillo	Balboa
<b>Estadísticas portuarias</b>								
Tipo de puerto	Imp/Exp	Imp/Exp	Imp/Exp	Imp/Exp	Imp/Exp	Imp/Exp	Trasbordo	Trasbordo
Horario de Operación	24/7	24/7	24/7	24/7	24/7	24/7	24/7	24/7
Máximo tamaño de buque	Alimentador 2.785 TEU	Alimentador 2.664 TEU	Alimentador 2.490 TEU	Alimentador 2.456 TEU	Alimentador 2.490 TEU	Alimentador 2.758 TEU	Panamax 5,100 TEU	Post Panamax 9,200 TEU
Calado máximo en terminal de contenedores (mt)	11.5	14	10.5	9.8	9.5	11	14	17
Máximo tipo de grúa disponible	Panamax STS	n/d	Panamax	Móvil	N/D	Móvil	Super Post Panamax STS	Super Post Panamax STS
Sistema de información utilizado	Propio	Propio	Propio	Propio	Propio	Propio	Tideworks	Propio
Cantidad de enchufes para contenedores refrigerados	272	120	160	782	589	60	1,523	2,184
Número de servicios de línea (contenedores) con escala en el puerto (Compairdata)	20	5	20	17	6	8	31	21
Rendimiento bruto máximo teórico (TEU/año)	842,124	180,278	2,436,650	547,500	955,140	599,739	2,547,178	2,756,643
Capacidad anual reportada (TEU/año)	1,120,00	180,000	620,000	n/d	323,000	300,000	2,200,000	3,750,000
Rendimiento anual 2011 (TEU)	901,330	160,069	576,752	510,952	314,288	363,684	1,899,999	3,232,265
Capacidad teórica máxima en TEU, servicios de línea	2,835,146	938,921	2,383,390	1,801,694	841,481	1,410,323	8,308,143	9,700,347
Utilización estimada de capacidad de servicios de	32	17	24	28%	37	26	23	33

línea (%)								
Descripción	Limón-Moín	Acajutla	Cortés	Sto. Tomás de Castilla	Barrios	Quetzal	Manzanillo	Balboa
<b>Muelles</b>								
Longitud de muelle disponible para operar con contenedores (m)	710	1,243	800	915	505	810	1,640	1714
Utilización promedio de los muelles %	70	56	60	53	56	N/D	60	60
Rendimiento anual por metro de muelle (TEU/m)	1,269	128.78	721	558	622.35	449	1,159	1,886
Productividad máxima de las grúas (movimientos/hora)	25	n/d	30	25	N/D	22	32	30
Capacidad teórica máxima de grúas (TEU/año)	219,000	n/d	1,024,920	1,095,000	N/D	963,600	4,765,440	5,396,160
<b>Áreas de maniobra</b>								
Superficie de áreas de maniobra (ha)	4.2	4,9	19.8	22	4.7	4.8	52	30
Capacidad de almacenaje en áreas de maniobra (TEU)	3,530	4,218	32,845	7,500	5,600	12,537	48,000	54,000
Utilización del espacio total de áreas de maniobra (TEU/ha)	840	859	1,659	341	1,191	2,623	923	1,800
Tiempo promedio de permanencia de contenedores en puerto (días)	1.5	7,5	4.9	5	2.1	7.6	6.9	7.2
Bloques de estiba de contenedores cargados (WxH)	4x3	1x3	10x3	1x2	8X4	N/D	6x5	6x5
<b>Tiempos de buques</b>								

Descripción	Limón-Moín	Acajutla	Cortés	Sto. Tomás de Castilla	Barrios	Quetzal	Manzanillo	Balboa
Número promedio de buques portacontenedores operados por día	4	1.6	3.6	3	2	1.1	6.1	5
Tamaño promedio de buques (TEU)	1,250	1,806	1.600	1,326	1,100	1,793	2,500	3,400
Tiempo total de buque en puerto (h)	25.9	32.9	37	17	28	N/D	16.9	23.9
Porcentaje de tiempo productivo en muelle	48%	78	77	86	88	N/D	70	n/d
Tiempo promedio fuera de muelle – por ej. En zonas de espera (h)	8.8	7.4	10	1	1.3	N/D	n/d	1.4
Productividad promedio de los buques (2011) (TEU/h)	50	10,7	23.24	38.9	20.5	N/D	72.15	n/d
<b>Tiempo promedio de proceso – camiones</b>								
Carga (min)	60	40	60	11.5	30	25	26.7	20
Descarga (min)	60	40	30	9.3	31	25	26.7	90
Carga y descarga de contenedor (min)	90	45	60	21.2	41	N/D	n/d	110
<b>Acceso</b>								
Número total de camiones dentro y fuera del acceso al puerto	216	520	731	652	314	N/D	893	600
Conectividad con el interior (área de influencia del puerto)	Regular	Buena	Buena	Regular	Regular	Buena	Deficiente	Buena
Certificados	ISPS, ISO 9001, 14001, BASC	ISPS, IMDG, MARPOL, FAL65	ISPS, CSI	BASC, ISPS, ISO 28000	ISPS, OHSAS, C-TPAT	BASC ISPS, NHPA, OHSAS, IQNET, ISO	BASC, C-TPAT, ISPS, SCIA, CSI	ISPS, CSI, BASC, C-TPAT

						28000, ISO 14001		
--	--	--	--	--	--	---------------------	--	--

Fuente: síntesis a partir de Banco Interamericano de Desarrollo, 2013.

Los buques más grandes provenientes de Asia, Europa o Norteamérica solo pueden hacer escala de abastecimiento en Panamá, y desde allí la carga debe hacer transbordo a buques alimentadores para llegar a los otros puertos de la región. En el caso de aquellos que carecen de grúas, el buque más grande que pueden manejar es un alimentador cuyo rango oscila entre 2400 – 2600 TEU.

Cada puerto debe tener vías de acceso para camiones que conecten las instalaciones portuarias con las principales zonas comerciales de los países a los cuales atienden. BID (2013) realizó una evaluación de la calidad de la conectividad terrestre para 18 puertos en la región en una escala de 4 niveles (muy bueno, bueno, deficiente, muy malo). Puerto Santo Tomás y Puerto Barrios tienen un diagnóstico de deficientes en cuanto a la conectividad terrestre y el mejor evaluado fue Puerto Quetzal con una evaluación de bueno.

Para medir la eficiencia de los puertos, Kent (2011) desarrolló dos indicadores específicos de 13 de los principales puertos de Centroamérica. El primero indicador es la productividad de un buque medido en términos del número de movimientos por hora que hace un barco para atracar. Este indicador de productividad distingue los movimientos que se realizan simultáneamente cuando son buques de mayores dimensiones que requieren de la operación simultánea de varias grúas. Los resultados indican que el puerto más eficiente en términos de productividad de atracado de buques es Manzanillo en Panamá y el peor es Puerto Limón en Costa Rica. Puerto Cortés es el segundo mejor puerto en la región y Puerto Sto. Tomás de Castilla es el tercer mejor puerto de la región. Los otros puertos de Guatemala están calificados entre los menos eficientes<sup>8</sup>.

El segundo indicador de Kent (2011) es el tiempo que demora un buque en atracar en puerto, medido como la diferencia entre el tiempo programado para atracar y el tiempo real de atracado en puerto. En promedio, el tiempo que demora un buque en la región es de 6 horas. Si se elimina de la muestra a Puerto Limón, que demora 18 horas, el tiempo promedio de retraso baja a 3 horas para la región. El estándar internacional aceptado es de 4 horas, que es un tiempo aceptable que las navieras pueden incorporar en sus itinerarios. El resultado de esta medición indica que los peores puertos en la región son Acajutla en El Salvador y Puerto Limón en Costa Rica. Estos puertos no tienen grúas disponibles en sus instalaciones y tienen pobre infraestructura. El mejor puerto

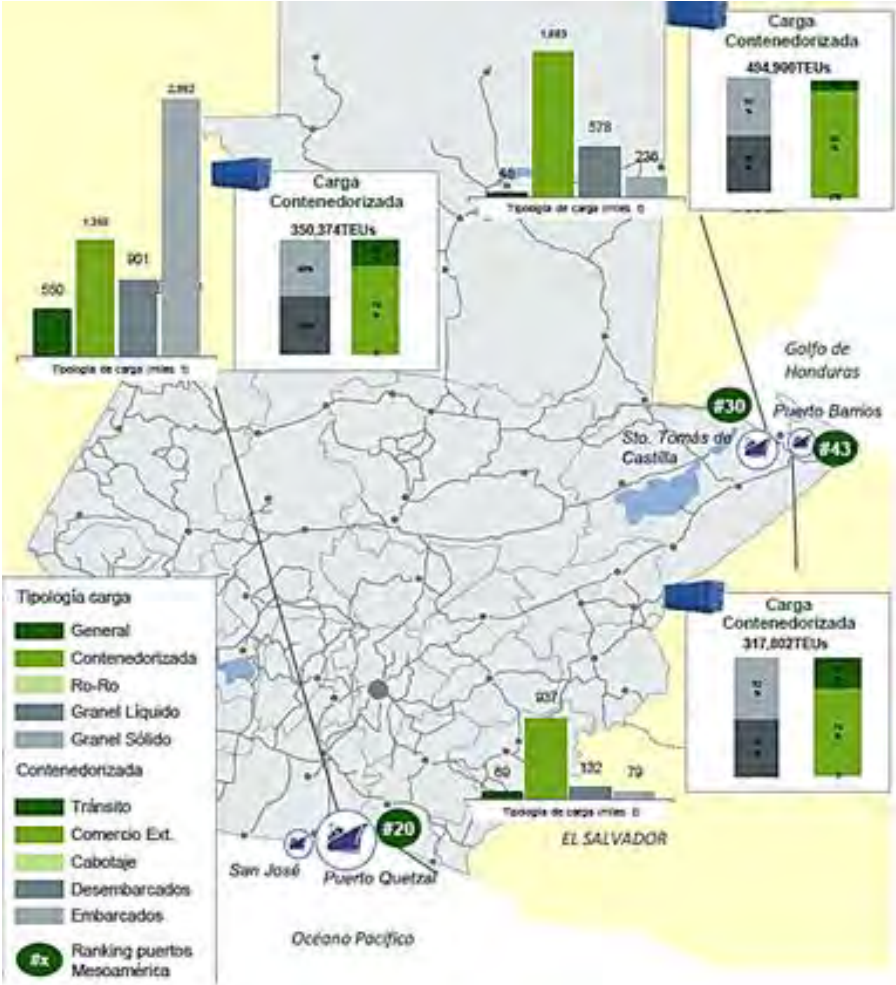
---

<sup>8</sup> *“Infraestructure Stock and Quality in Central America. An overview of social and competitiveness dimensions of infrastructure based on country level indicators”* LCSSD Economic Unit, 2012.

guatemalteco en esta medición fue Puerto Santo Tomás de Castilla con 2 horas de retraso en el atraque<sup>9</sup>.

Puerto Quetzal dispone de una terminal de granel sólido dedicada casi en exclusiva a la exportación de azúcar a granel y es un modelo de gestión pública, al igual que Sto. Tomás de Castilla. La principal carga de Puerto Quetzal es de tipo contenedorizada y granel sólido. La principal carga de Puerto Sto. Tomás es carga contenedorizada y granel sólido y líquido (ver figura 4).

**Figura 4: principales puertos y reparto de mercancía en Guatemala 2011**



Fuente: foto obtenida de “Análisis, instrumentos y estrategias para el mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica” BID, 2012.

<sup>9</sup> “Infrastructure Stock and Quality in Central America. An overview of social and competitiveness dimensions of infrastructure based on country level indicators” LCSSD Economic Unit, 2012.

## Indicadores internacionales de calidad y eficiencia de puertos

Existe una amplia gama de indicadores internacionales que buscan determinar la competitividad de una determinada economía. Varios son los factores que inciden en la eficiencia para hacer negocios. La eficiencia de los puertos y el comercio internacional marítimo es un elemento clave de la competitividad. En ese sentido, el análisis de la situación de los puertos en Guatemala se complementa con las evaluaciones internacionales al respecto. Estas evaluaciones internacionales son actualmente la línea de base para las decisiones de política pública en materia de competitividad a nivel nacional.

En primer lugar se cuenta con el indicador más conocido, el “Doing Business”, elaborado por el Banco Mundial, que presenta una evaluación general de la facilidad para hacer negocios en una economía. Los factores que evalúa se pueden observar en la tabla 2 e incluyen aspectos como la apertura de empresas, el registro de la propiedad, pago de impuestos, entre otros. La metodología con la que se elabora está basada principalmente en encuestas a expertos y personajes distinguidos en el ámbito socio económico del país.

Para los resultados del año 2013, Guatemala ocupa la posición número 93 de 185 economías evaluadas, avanzando 5 posiciones respecto de la posición obtenida en el 2012 (véase tabla 2). Este avance se debe primordialmente a la reducción de días necesarios para la obtención de un permiso de construcción.

**Tabla 2: Calificación Obtenida por Guatemala en el *Doing Buisness* (2013)**

Categoría	Posición en el 2013	Posición en el 2012	Cambio
Comenzar un Negocio	172	168	-4
Permisos de Construcción	94	146	52
Acceso a Electricidad	34	33	-1
Registro de la Propiedad	20	22	2
Acceso a Crédito	12	9	-3
Protección a Inversionistas	158	155	-3
Pago de Impuestos	124	121	-3
Comercio entre Fronteras	117	115	-2
Cumplimiento de Contratos	96	98	2

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Banco Mundial.

A pesar de este avance, en el indicador de la sub categoría del índice de comercio entre fronteras, se tuvo un marcado retroceso de cuatro posiciones respecto al índice del 2012. Este índice es el más cercano para evidenciar la percepción de la eficiencia de los procesos de exportación e importación internacional.

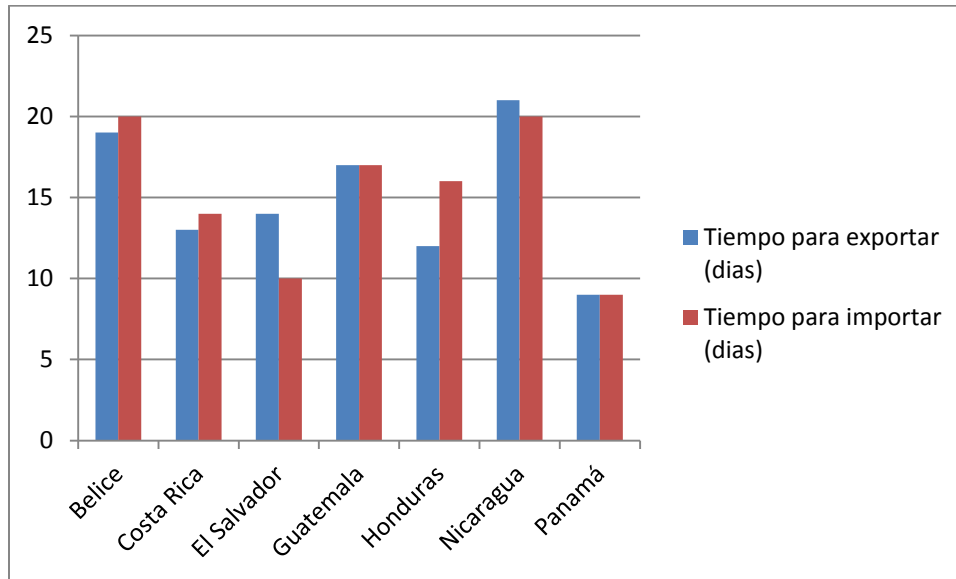
Como parte del índice de comercio transfronterizo, se registra el tiempo y el costo requerido para exportar e importar un cargamento estándar de mercaderías por transporte marítimo. Se registran el tiempo y costo para completar cada procedimiento oficial para exportar e importar la mercadería, desde el acuerdo contractual entre las dos partes hasta la entrega. También se registran todos los documentos que requiere el comerciante para importar o exportar las mercaderías superando los controles fronterizos.

Para mercaderías destinadas a la exportación, los procedimientos abarcan desde el empaquetamiento de la mercadería en contenedores en la fábrica hasta su partida desde el puerto de salida. Para mercaderías destinadas a la importación, los procedimientos abarcan desde la llegada del barco al puerto de entrada hasta la entrega del cargamento en el almacén de la fábrica. El tiempo y costo del transporte oceánico no se incluyen. El pago se realiza con una carta de crédito, por lo que se tienen en cuenta el tiempo, costo y documentos necesarios para que se emita dicho documento.

La clasificación en facilidad de comercio transfronterizo es el promedio simple de las clasificaciones percentiles de los indicadores que la componen. Guatemala se ubica en la posición número 117, siendo el país tercer país peor posicionado en la región de Centroamérica, únicamente por delante de Nicaragua y Belice (Ver gráfica 5).



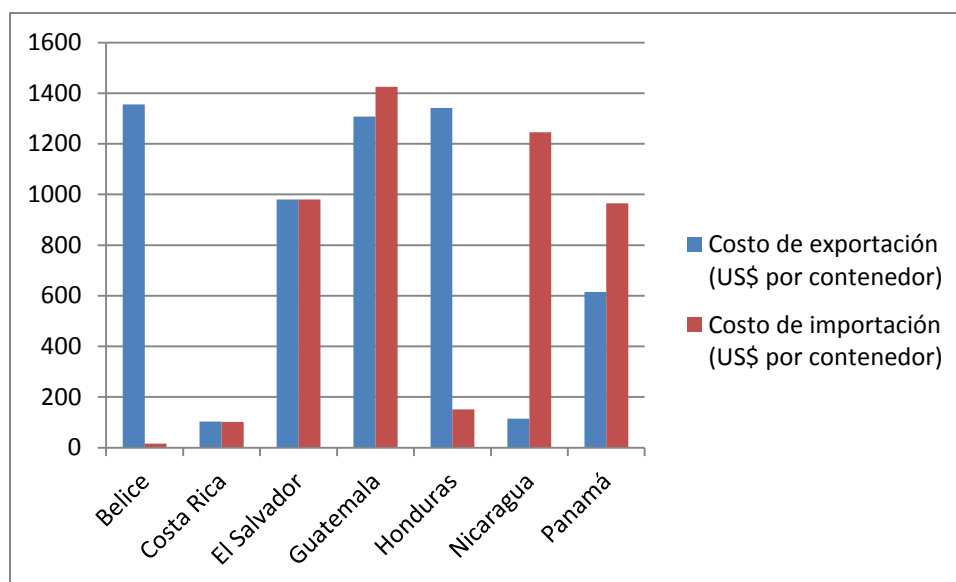
**Grafica 5: Días Necesarios para Efectuar Comercio Transfronterizo**



Fuente: Elaboración propia en base a datos de *Doing Business*.

Una parte importante de la explicación de este retroceso está en la poca eficiencia de los sistemas de exportación e importación que Guatemala posee. Actualmente el trámite necesario para exportar o importar desde Guatemala toma en promedio 17 días. Estos 17 días representan un costo para el exportador/importador. En el caso de Guatemala, según el *Doing Business*, el costo de exportación de un contenedor es de \$1,127 USD y el costo de importar un contenedor a Guatemala es de más de \$1,307 USD (ver gráfica 6). El costo promedio de exportación de un contenedor en la región es de \$830 USD; el mejor país evaluado en este factor es Malaysia con costo de \$435 USD para importar y \$450 USD para exportar. Esto es otra evidencia de la ineficiencia asociada a los procesos de exportación de carga marítima en Guatemala.

**Grafica 6: Costos del Comercio Transfronterizo**



Fuente: Elaboración propia en base a datos de *Doing Business*

Adicionalmente, el Foro Económico Mundial, WEF por sus siglas en inglés, elabora el indicador “*Enabling Trade*”, con el objetivo de determinar la capacidad que posee un determinado país para comerciar. Este es un indicador distinto del de comercio transfronterizo. Este es elaborado con un promedio simple de 4 indicadores distintos, acceso a mercado, administración de fronteras, transporte y comunicaciones y ambiente de negocios (ver tabla 3). En este Guatemala se ubica en la posición número 77 de 132 economías evaluadas y tiene ventaja competitiva en la posibilidad de acceder a mercados, y desventaja en lo que respecta a la administración de fronteras e infraestructura de transporte.

**Tabla 3: Calificación País Índice “*Enabling Trade*” (2012) Calificación de 0 a 7 pts**

País	Acceso a Mercado	Administración de Fronteras	Transporte, Comunicaciones e Infraestructura	Ambiente de Negocios
Guatemala	5	3.9	3.5	3.1
El Salvador	5.2	4.1	3.5	3.3
Costa Rica	5.5	4.4	3.5	4.2
Nicaragua	5.3	3.5	2.9	3.6
Panamá	3.8	4.2	4.4	4.3
Honduras	5.2	3.6	3.3	3.5

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Foro Económico Mundial

Como parte de este indicador de “*Enabling Trade*” se mide otros factores relevantes para evidenciar la calidad de las operaciones de importación y exportación en puertos. Por ejemplo, en la eficiencia en la administración de aduanas, Guatemala se encuentra en la posición 37 de 132; aunque pareciera una situación excelente, cuando se mide la transparencia de las operaciones en aduanas, cambia el resultado y Guatemala pasa a las últimas posiciones, en la 98 de 132<sup>10</sup>. Esto es evidencia un problema que afecta la eficiencia de las operaciones de exportación e importación.

Específicamente, en la encuesta de percepción a empresarios sobre los factores más problemáticos para el comercio internacional, se mencionan como los más importantes: altos costos y largos tiempos del transporte doméstico (19% de respuestas); la corrupción en las aduanas (17% de respuestas); la dificultad de los procesos de importación (16% de respuestas); los robos a furgones y las barreras arancelarias y no arancelarias (21% de respuestas)<sup>11</sup>.

En el tema de administración de fronteras, el estudio incluye un pilar sobre la transparencia en la administración de fronteras. En este pilar, la evaluación para Guatemala se ubica en la posición 72 de 132 en pagos irregulares en los procesos de importación y exportación; y en la posición 95 de 132 en la percepción de corrupción en estos procesos (la calificación de Guatemala es de 2.7 puntos de 10, y Nueva Zelanda es el país con menor percepción de corrupción con 7 puntos)<sup>12</sup>. En los otros dos factores que se miden en este pilar están la eficiencia de los procesos y la eficiencia en la administración de las fronteras.

**Tabla 4: Calificación País Indicador Administración de Fronteras (2012)**

Administración de Fronteras			
País	Eficiencia de la Administración de Fronteras	Eficiencia en los Procedimientos de Importación y Exportación	Transparencia en la Administración de Fronteras
Guatemala	4.7	4.1	3.1
El Salvador	4.1	4.7	3.4
Costa Rica	4.7	4.7	3.8
Nicaragua	3	4.6	2.8
Panamá	3.7	5.8	3.2
Honduras	3.3	4.3	3

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Foro Económico Mundial.

<sup>10</sup> “The Global Enabling Trade Report 2012” World Economic Forum

<sup>11</sup> “The Global Enabling Trade Report 2012” World Economic Forum

<sup>12</sup> “The Global Enabling Trade Report 2012” World Economic Forum

En el pilar que mide la calidad de los servicios de transporte, Guatemala ocupa el lugar 55 de 132 en conectividad marítima; tiene muy mala calificación); y tiene una buena evaluación en cuanto a la calidad de la infraestructura portuaria (puesto 55 de 132)<sup>13</sup>.

Otra fuente de información relevante a nivel internacional es el sistema estadístico de la UNCTAD o Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Este sistema contiene evaluaciones de la eficiencia del sistema portuario de una economía a detalle, y elabora distintos indicadores. El primero y más pertinente para este estudio es el “*Liner Shipping Connectivity Index*”, que compara la conectividad del sistema portuario de todos los países del mundo, en un período determinado, con base en los siguientes factores:

1. El número de barcos que recibieron los puertos.
2. La capacidad de carga de los barcos que recibieron los puertos.
3. El tamaño de los barcos que recibieron los puertos.
4. La cantidad de servicios que recibieron los puertos.
5. El número de compañías que enviaron/recibieron mercadería en los puertos.

En la tabla 5 se presenta los valores de este índice en distintas economías, utilizando como año base el año 2004. A nivel centroamericano, Guatemala fue el país que mayores avances obtuvo en este indicador. A nivel regional, incluyendo México y Panamá superaron los avances que Guatemala mostró en el mismo periodo de tiempo estudiado.

**Tabla 5: *Liner Shipping Connectivity Index* (año base 2004)**

<b>Liner Shipping Connectivity Index</b>							
<b>País</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Costa Rica	15.34	12.78	14.61	12.77	10.69	14.13	14
El Salvador	7.9	8.67	10.34	9.64	12.02	8.75	8.36
Guatemala	15.4	15.44	14.73	13.33	20.88	20.07	20.28
Honduras	8.76	9.26	10.68	9.09	9.42	10.03	10.73
México	30.98	31.17	31.89	36.35	36.09	38.81	41.8
Nicaragua	7.89	8.91	10.58	8.68	8.41	8.23	8.3
Panamá	30.53	30.45	32.66	41.09	37.51	42.38	44.88

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la UNCTAD

Un número mayor en este índice implica un sistema portuario con mejor conectividad. Esto quiere decir que los puertos en esa economía están capacitados para prestar mejores servicios de exportación e importación para ese país, tienen mejores condiciones de

<sup>13</sup> “The Global Enabling Trade Report 2012” World Economic Forum

infraestructura y por lo tanto pueden ser más eficientes en sus operaciones. En términos relativos, Guatemala está más fortalecida que otros países de la región, pero está muy lejos de grandes nodos de comercio internacional como México y Panamá.

Para entender de una mejor forma la capacidad de un determinado puerto, la UNCATD complementa el *Linner Shipping Connectivity Index* con el “*Container Port Throughput*”. Éste se elabora al contabilizar la capacidad de carga, descarga, reposicionamiento y traslado de los contenedores, en una medida estándar de cuarenta pies. Esto es un indicador de la capacidad el puerto de movilizar su carga dentro de sus instalaciones. Es otra forma de identificar la eficiencia y rendimiento de las operaciones en puerto. En la tabla 6 se desglosa este indicador para el periodo de tiempo 2008-2010, Guatemala tuvo un crecimiento del 8%, siendo superado nuevamente por México y Panamá, con 11% y 16% respectivamente. La caída en el índice durante el período 2008-2009 se debe a la disminución de volumen de comercio internacional debido a la crisis económica mundial que se padeció en dicho periodo de tiempo.

**Tabla 6: “Container Port Throughput” 2008-2010**

Container Port Throughput			
País	2008	2009	2010
Costa Rica	1,004,971.00	875,687.00	1,013,483.00
El Salvador	156,323.00	126,369.00	145,774.00
Guatemala	937,642.00	906,326.00	1,012,360.00
Honduras	669,802.00	571,720.00	619,867.00
México	3,312,717.00	2,874,313.00	3,693,956.00
Nicaragua	63,030.00	59,471.00	68,545.00
Panamá	5,129,499.00	4,597,112.00	6,003,298.00

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la UNCATD

## Principales operaciones en puertos y servicios complementarios

### Servicios en puertos

#### Navieras

El comercio mundial se sustenta sobre la industria del transporte marítimo de mercancías, entre puertos. En el traslado de mercadería de un puerto a otro entran en juego tres agentes distintos. El primero es el Agente Naviero, que sirve de enlace entre el exportador y la empresa naviera, sin que exista entre ellos un nexo permanente, aunque con frecuencia el exportador utilice la misma compañía. El segundo, es la Empresa Naviera que son personas físicas o jurídicas que principalmente se dedican a la

explotación de buques mercantes ajenos o propios. El tercer agente es el Naviero, que es el empresario que explota un buque por su cuenta y riesgos.

El transporte marítimo se caracteriza por su gran capacidad, volúmenes de carga, adaptabilidad para transportar toda clase de productos y por su lentitud. A pesar de que comparativamente es el transporte más lento, sigue siendo el medio más económico para transportar artículos de gran valor en relación peso/volumen. La carga se maneja en contenedores completos, aunque también pueden enviarse por cajas sueltas. Todo este proceso de traslado de mercancía de un puerto a otro lo realizan las navieras.

Se reconocen dos tipos de servicios, el regular y el irregular. El servicio irregular es prestado por buques “*tramp*”, que sirven en cualquier ruta de tráfico mundial y carecen de clientes e itinerarios fijos; además comercian en todas las regiones del mundo en búsqueda de carga, principalmente de tipo granel. La contratación de este tipo de servicios se realiza en mercado de fletes, en donde un buque obtiene carga por medio de un representante que inicia la negociación con la puesta firme de una oferta. Este tipo de negociación se hace de forma verbal, y el fleteo se realiza por tiempo o por viaje.

El servicio regular se conoce por tener itinerarios y rutas fijas, sobre los cuales se ofrecen espacios para pequeños embarques que generalmente transportan una carga homogénea. Este tipo de servicio se proporciona en una ruta determinada con regularidad, frecuencia y la disponibilidad de espacio que el embarcador necesita. Al mismo tiempo, se aceptan cargar de otro gran número de embarcadores, cuyo destino es hacia diferentes puertos a lo largo de la ruta de la naviera.

Los servicios regulares pertenecen un grupo de navieras que ofrecen el servicio en una ruta determinada, en donde confluyen fletes uniformes. La contratación de las navieras se realiza sobre contratos de fidelidad.

En Guatemala existe el Concejo de Usuarios del Transporte Internacional de Guatemala (CUTRIGUA), tiene asociadas 37 agencias navieras. Entre las principales compañías navieras internacionales prestadoras de servicios a Guatemala se encuentran<sup>14</sup> *Maerskline, Hapag Lloyd, Hamburg Süd, CCNI (Compañía Chilena de Navegación Interoceánica), ZIM, MSC Guatemala, Evergreen, Seaborad Marine, CMA CGM Group, Mahe Neutral Shipping, ConsolCargo, PanalPina, DHL, y CSAV.*

Los servicios que estas navieras ofrecen van desde cajas secas hasta sofisticados contenedores refrigerados de atmósfera controlada, que varían en tamaño y tipo de

---

<sup>14</sup> Ver <http://www.cutrigua.org.gt/Portal/Home.aspx?tabid=2327>

contenedor. Las tarifas o fletes varían según la distancia, el tipo de puerto al que se dirigen, el tipo de carga, el volumen de carga y la frecuencia de la carga.

### *Otros transportistas*

Existen otros servicios de transporte además de las navieras. No son navieras sino son transportistas de carga marítima entre puertos. El mercado de servicios marítimos de transporte de cargas ha ido evolucionando y han surgido otras oportunidades nuevas de negocios. Ellos sirven de puente entre las navieras y la persona que está importando o exportando, pero no son agentes de la Naviera. Tienen una función de representación al cliente, y son la persona que está importando o exportando, en nombre del cliente. Ellos están durante todo el proceso de exportación y/o importación y proveen servicios de facilitación de trámites en el puerto.

Estas empresas utilizan los barcos “Feeder” a igual que las Naviera tienen una ruta definida con un itinerario fijo. Un barco “feeder”, es un barco que transporta mercadería desde un puerto grande como el de Panamá hacia puertos de menor infraestructura y/o menores capacidades. Es demasiado costoso y a veces imposible que un buque grande y de mega barcos, entre ellos los Post Panamax<sup>15</sup>, que son los que transitan hacia los puertos más grandes del mundo. Cuando ese es el caso, entonces estos barcos grandes se asisten de buques más pequeños para transportar la mercadería; estos barcos pequeños los llaman “Feeder”. La Naviera hace el anuncio de que trae mercadería para Guatemala, y entonces los barcos pequeños compiten para realizar el transbordo de la mercadería del buque naviero al puerto de destino.

Antes de llegar al puerto, el barco anuncia la llegada a la portuaria y al momento que llega y se confirma que ya es su turno de desembarcar, procede a estacionarse en la costa a esperar su turno de fondeado. Una vez está amarrado en el muelle, inicia la operación de descarga.

La competencia en este mercado se basa en tarifas que deben ser registradas para que el cliente se informe. La diferencia en el mercado la hace el servicio. El servicio local, consiste en satisfacer todas aquellas necesidades del cliente en cuanto a facilitación de trámites de exportación y/o importación.

### *Estibadores*

Los estibadores son los obreros responsables de la carga y descarga de un buque, distribuyendo su peso convenientemente. Dentro de las principales funciones de los estibadores se encuentran:

---

<sup>15</sup> Ver <http://logisticaydistribucion1.blogspot.com/2009/09/el-megabarco-buque-post-panamax.html>

Operaciones de carga y descarga en la cubierta del buque, muelle, bodegas y patios de la empresa.

Operar los controles de la maquinaria necesaria para el transporte, la carga y la descarga de contenedores.

Vaciar y llenar las mercaderías provenientes de contenedores o furgones.

Apilar y ordenar la carga en los establecimientos y bodegas asignadas.

Los estibadores usualmente se clasifican por la función específica que desempeñan. La clasificación estándar dentro de la cuál recaen los estibadores de acuerdo a su naturaleza, es la siguiente:

- Estibadores de gráneles sólidos
- Estibadores de contenedores
- Estibadores de gráneles líquidos
- Estibadores de carga y descarga general

Debido a que los puertos son instalaciones gubernamentales ofrecidas en concesión de usufructo hacia el sector privado, los servicios de estiba y desestiba también son gestionados por la empresa privada que goza del usufructo.

Las empresas autorizadas y reconocidas por la Comisión Portuaria Nacional (CPN) para prestar servicios de estiba y desestiba dentro los puertos nacionales son las siguientes<sup>16</sup>:

- AGUNSA GUATEMALA, S.A.
- OMARSA
- COOPERATIVA JOSEFINA
- PRESERSA (Corporación DISAGRO)
- EMATESSA
- REPIMEX
- GRANELSA
- SERPA
- TRANSVERSAL
- NEPORSA
- ODIVESA

El servicio de estiba y desestiba en Puerto Quetzal se proporciona a través de empresas privadas. Las compañías estibadoras son aquellas que cuentan con la autorización de la

---

<sup>16</sup> Comisión Portuaria Nacional



Empresa Portuaria Quetzal (EPQ), para realizar operaciones de carga y/o descarga de los buques y servicios adicionales dentro del recinto portuario<sup>17</sup>.

Los estibadores pertenecen al Sindicato de Trabajadores de la Empresa Portuaria Quetzal (STEPQ), que controla todos los puestos de trabajo. Los beneficios que gozan los sindicalistas están contenidos en el Pacto Colectivo de Condiciones de Trabajo suscrito entre el STEPQ y la EPQ.

En el Puerto Santo Tomás de Castilla, la administración y supervisión de operaciones del puerto recae sobre la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla (EMPORNAC), una empresa estatal. Dicha empresa es responsable de gestionar la operación de estiba y desestiba. Los estibadores pertenecen al Sindicato de Trabajadores de Puerto Santo Tomás de Castilla (SINTRAPSATCA).

El sindicato del Puerto Santo Tomás de Castilla ejerce una fuerte presión política sobre el gobierno. En el 2012, el veinte por ciento (20%) de las ganancias fue para los trabajadores del puerto y el siete por ciento (7%) fue para prestaciones laborales<sup>18</sup>.

#### *Operaciones en puerto y Procesos aduanales*

Cuando un barco llega a las costas de Guatemala debe informar cuantos contenedores va a descargar 48 horas antes. La SAT, División de Análisis e Información de Antinarcóticos DAIA, y el Agente en el Puerto, son los tres agentes que suben antes de que el barco se estacione en el puerto. La responsabilidad de SAT es corroborar el tipo de mercadería que va entrar al país. Durante este proceso no hay pago de impuestos, es un procedimiento de revisión para poder descargar la mercadería.

El proceso de nacionalización de la mercadería en el caso de las importaciones, inicia luego que la mercadería ha sido ingresada al predio fiscal, público o privado. Allí se descarga la mercadería. Posteriormente se realiza la revisión de los contenedores por parte de agentes de la DAIA por selección al azar. Países como Colombia, Panamá y otros similares pasan por un proceso de revisión.

La SAT y la Portuaria trabajan conjuntamente. La SAT tiene oficinas dentro de los puertos. La portuaria solo presta sus instalaciones, y el resto de procesos lo realizan los estibadores que ellos tienen. La SAT es la entidad gubernamental encargada de establecer y supervisar los procedimientos y requisitos pertinentes al sistema aduanero nacional. A través de la Intendencia de Aduanas de la República de Guatemala, la SAT logra gestionar los procesos

---

<sup>17</sup> Normativo Operacional de los Servicios Prestados en Puerto Quetzal, 2007

<sup>18</sup> Utilidades de Portuaria Santo Tomás de Castilla suben 73%. Diario de Centro América. Guatemala, Guatemala. 31 de Enero de 2013. En: Nacionales

de importación y exportación del territorio aduanero nacional. A continuación se describen los principales procedimientos para la internación y exportación de mercancías.

### Importación

La importación de mercancía al territorio aduanero nacional se divide en dos regímenes principales, la importación definitiva (para el consumo) y la importación temporal. La importación definitiva permite la internación de mercancía al territorio nacional aduanero, siempre y cuando se paguen los respectivos impuestos a la importación. El régimen de importación temporal permite la introducción al territorio aduanero nacional, bajo un mecanismo libre de tributos arancelarios, de mercancía que será reexportada dentro de un plazo establecido.

Los principales requisitos para la importación de mercancía son los siguientes<sup>19</sup>:

- 1 Poseer Número de Identificación Tributaria (NIT)
- 2 Contar con al menos un negocio afiliado a impuestos
- 3 Poseer una Patente de Comercio que le permita importar
- 4 Tener acceso a internet o a las Agencias u Oficinas Tributarias de la SAT
- 5 Registrarse en BANCASAT, en un banco del sistema

### Proceso de Importación Simplificado:

Paso 1	El importador solicita cotización de un producto “x” a un proveedor en el extranjero.
Paso 2	El importador acepta la cotización y hace el pedido a su proveedor por medio de correo electrónico, fax, o como se le solicite.
Paso 3	El importador procede a efectuar el pago, este pago puede hacerlo enviando un giro bancario, depositando en la cuenta de banco que el proveedor le indique, entre otros. Luego le informa a su proveedor que ya efectuó el pago.
Paso 4	El importador elige una agencia de carga en Guatemala y le informa a su proveedor el nombre de la empresa que va a transportar la carga y viceversa. A la empresa de carga le proporciona el dato del proveedor y le indica que tiene una carga que necesita traer a Guatemala.
Paso 5	El proveedor confirma de recibido el pago y la preparación del pedido y a su vez contacta la agencia de carga para entregarle el pedido.
Paso 6	La agencia de carga recoge el pedido y lo mueve para Guatemala por la vía conveniente y previamente pactada
Paso 7	Cuando la mercadería ingresa a Guatemala, la agencia de carga le

<sup>19</sup> Guía para Importar, Cámara de Comercio de Guatemala

	informa al importado el monto de los impuestos a cancelar para el retiro de la mercadería de aduana. Normalmente la agencia de carga tiene su propio tramitador de aduanas quien es el encargado de realizar el trámite y elaborar la póliza de importación.
Paso 8	El importador emite el cheque por el pago de los impuestos y el pago del flete, normalmente son facturas por separado. La agencia de carga le hace entrega de su mercadería en bodegas del importador o bien el importador contrata servicio de flete local o lleva su propio vehículo para retirar la mercadería de aduana.

Fuente: Guía para Importar, Cámara de Comercio

Los agentes aduanales tienen la función de revisar la documentación y carga, calcular el monto tributario a ser pagado y regular el ingreso de mercancía a ser importada al territorio nacional aduanero. De acuerdo al Artículo 123 del Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA), los documentos que sustentan la importación de mercancía son los siguientes:

- Factura comercial cuando se trate de una compra venta internacional, o documento equivalente en los demás casos.
- Documentos de transporte, tales como: conocimiento de embarque, carta de porte, guía aérea u otro documento equivalente.
- Declaración del valor en aduana de las mercancías, cuando proceda.
- Certificado o certificación de origen de las mercancías, cuando proceda.
- Licencias, permisos, certificaciones u otros documentos referidos al cumplimiento de las restricciones y regulaciones no arancelarias a que estén sujetas las mercancías, y demás autorizaciones.
- Garantías exigibles en razón de la naturaleza de las mercancías y del régimen aduanero a que se destinen.
- Documento que ampare la exención o franquicia en su caso.

### Exportación<sup>20</sup>

Las exportaciones se dividen en dos regímenes principales, la exportación definitiva y la exportación temporal. El régimen de exportación definitiva consta de la salida de mercancía nacional para el consumo en el exterior. El régimen de exportación temporal se refiere a mercancía que será exportada temporalmente del territorio aduanero nacional, e ingresará nuevamente; esta mercancía gozará exención total de impuestos y derechos de importación/exportación. A su vez, el régimen de exportación temporal

<sup>20</sup> Guía para Exportar, Cámara de Comercio de Guatemala

reconoce tres modalidades: exportación temporal con reimportación en el mismo estado, exportación temporal para el perfeccionamiento pasivo, reparación en el exterior de mercancías con garantía de funcionamiento.

La modalidad de exportación temporal con reimportación en el mismo estado se refiere a mercancía que será exportada temporalmente y será luego importado de nuevo al territorio aduanero nacional, sin haber sido sometidas a ningún tipo de transformación, elaboración o reparación. Dicha mercancía gozará exención total de los impuestos y derechos de importación/exportación, siempre y cuando cumpla con el plazo de reimportación y las condiciones establecidas.

La modalidad de exportación temporal para el perfeccionamiento pasivo se refiere a la mercancía que será exportada para ser sometida a procesos de transformación, elaboración o reparación y que será luego reimportada dentro del plazo establecido. Esta mercancía gozará exención total de impuestos y derechos de exportación siempre y cuando cumpla con el plazo de reimportación y las condiciones establecidas. La mercancía reimportada pagará los tributos especificados en el Reglamento, sobre el valor agregado a la misma.

La modalidad de reparación en el exterior de mercancía con garantía de funcionamiento se refiere a la mercancía que sea exportada con el único fin de ser reparada, para luego ser reimportada al territorio aduanero nacional. Dicha mercancía gozará exención total de los impuestos y derechos de importación/exportación, siempre y cuando cumpla con el plazo de reimportación y las condiciones establecidas. De ser sometida a cualquier proceso que agregue valor adicional, la mercancía será sometida a los procedimientos de la modalidad de exportación temporal para el perfeccionamiento pasivo.

Documentos Requeridos para la Exportación<sup>21</sup>:

1. Certificado de Origen
2. Factura Comercial
3. DEPREX o FAUCA
4. Lista de Empaque

El proceso de exportación se da físicamente por medio de la Ventanilla Única de Exportación (VUPE) o electrónicamente por el software y sistema denominado SEADEx. Dicho software se conecta directamente con la VUPE, y permite la transmisión de documentos e información inmediata. Obtener una licencia de exportación es relativamente fácil, y el proceso se agiliza cuando se usa SEADEx.

---

<sup>21</sup> Guía para Exportar, Cámara de Comercio de Guatemala

## Proceso de Exportación Simplificado

Modalidad Manual (VUPE)		Modalidad Electrónica (SEADEx)	
Paso 1	Llenar la solicitud para adquirir la licencia de exportación (obtener código de solicitud)	Paso 1	Registrarse en SEADEx
Paso 2	Entregar la solicitud en la VUPE	Paso 2	Llenar y presentar la solicitud de licencia de exportación
Paso 3	La VUPE asignará un número de licencia de exportación electrónico y una firma electrónica	Paso 3	Solicitar y presentar los documentos y permisos de exportación
Paso 4	Recoger la licencia en la VUPE presentando el código de solicitud	Paso 4	Retirar la licencia autorizada por SEADEx (impresa)

Fuente: AGEXPORT

## Información de Aduanas Marítimas Principales

	Aduana Puerto Quetzal	Aduana Puerto Barrios	Aduana Santo Tomás de Castilla
Ubicación	Km. 11 de la Carretera Centroamericana número CA-9 Sur. Municipio de San José, Departamento de Escuintla	Dentro del Puerto marítimo Puerto Barrios en la 9ª Calle Final, Colonia Las Champas, Municipio de Puerto Barrios, Departamento de Izabal	Dentro del Puerto marítimo Puerto Santo Tomás de Castilla en la Calle Principal al Muelle a la altura del kilómetro 298 de la Carretera Centroamericana CA-9 Norte, Municipio de Puerto Barrios, Departamento de Izabal
Servicios que Presta	Despacho de mercancías (importación, exportación y tránsito)	Despacho de mercancías (importación, exportación y tránsito)	Despacho de mercancías (importación, exportación y tránsito, autorización de permisos de turista y sus movimientos)

Horario de Atención	<p>Áreas Administrativas: Lunes a Domingo de 08:00-17:00</p> <p>Recaudación y Gestión: Lunes a Viernes de 08:00-17:00 horas y sábado de 08:00-12:00 horas</p> <p>Áreas Operativas: Lunes a Domingo de 08:00-22:00 horas</p>	<p>Áreas Administrativas: Lunes a Domingo de 08:00-17:00</p> <p>Áreas Operativas: Lunes a Domingo de 08:00-23:00 horas</p> <p>Delegación Entre Ríos: Lunes a Domingo de 06:00-18:00 horas</p>	<p>Áreas Administrativa y Operativa: Lunes a Domingo de 08:00-22:00 horas</p>
---------------------	---	---	---

Fuente: Superintendencia de Administración Tributaria (SAT)

## Análisis de flujo comercial de las cadenas priorizadas en la iniciativa “Feed The Future”

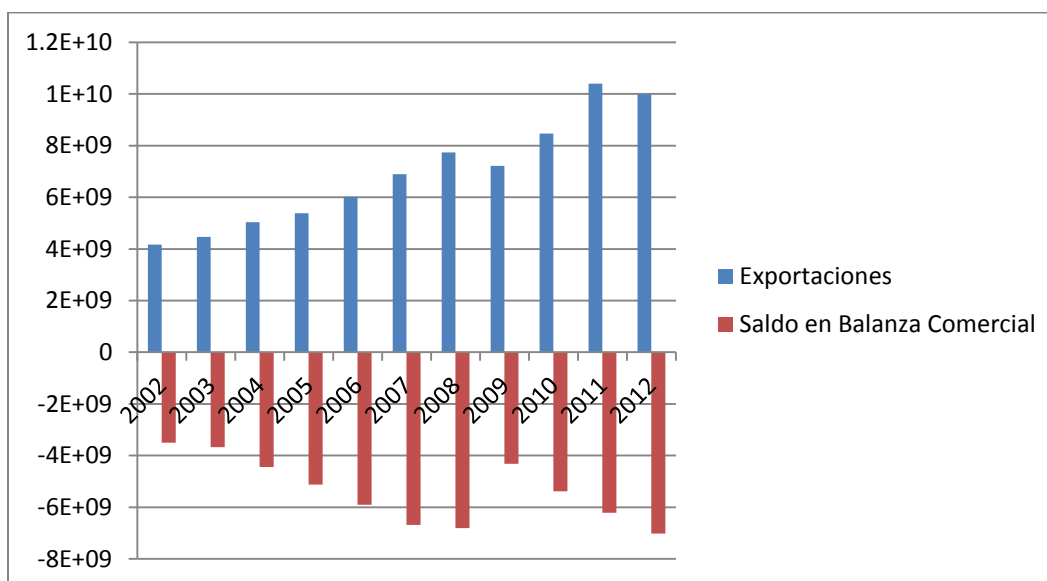
Según el “Strategic Review” de la iniciativa de *Feed The Future* para el año 2006, los productos y cadenas priorizadas en esta iniciativa son (1) el café por el aumento de su valor e importaciones internacionales, principalmente de Estados Unidos; (2) los productos de horticultura, como los guisantes o arvejas, brócoli, ejotes, porque tienen demanda en mercados internacionales y de alto valor agregado.

A continuación se intentará describir el flujo comercial de la cadena de valor de estos productos priorizados, partiendo de la descripción general del comercio internacional en Guatemala para analizar su importancia relativa.

### Comercio internacional de Guatemala

Las exportaciones de Guatemala han tenido un crecimiento constante en la última década, con una tasa promedio interanual del 9%. En cuestión de 10 años se ha duplicado el valor total de las exportaciones nacionales, teniendo una leve contracción en el año 2009 debido a la crisis económica que padeció el principal socio comercial de Guatemala, Estados Unidos, en el 2008. Si bien las exportaciones han tenido una tendencia positiva, la economía del país es aún una importadora neta, perpetuando el déficit histórico en la balanza comercial como puede observarse en la gráfica 7.

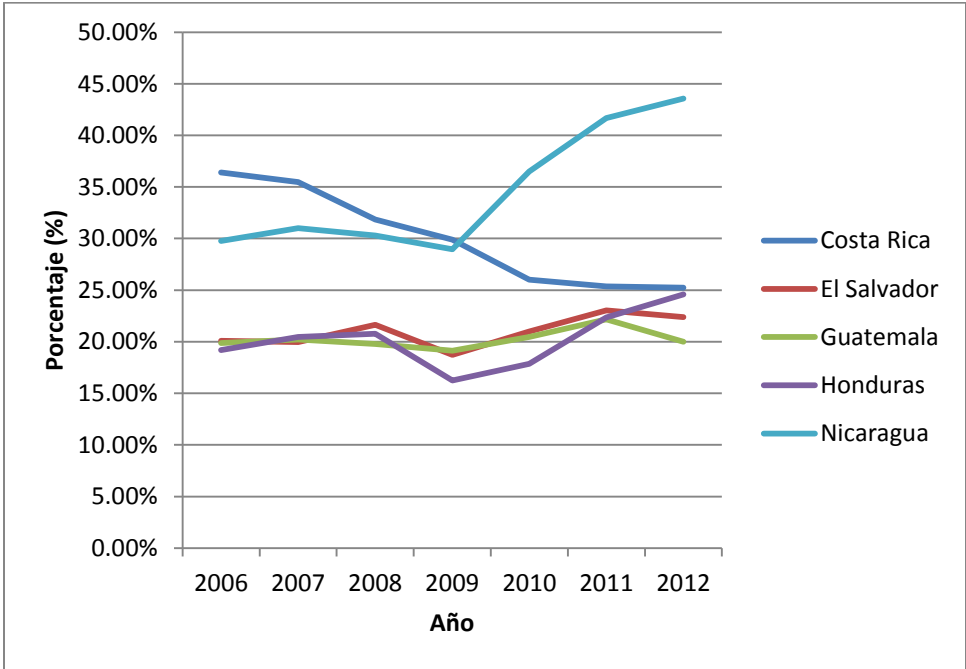
**Gráfica 7: Exportaciones de Guatemala y Saldo en Balanza Comercial (2002-2012).**



Fuente: Elaboración propia en base a datos del BANGUAT.

Si contrastamos el nivel de las exportaciones de los países centroamericanos, como porcentaje del PIB, como lo muestra la gráfica 8, Guatemala tiene la posición menos favorable de la región, siendo superado en años recientes por El Salvador y Honduras. Esto puede interpretarse como un bajo nivel de competitividad o bien como poco valor agregado de los productos y servicios del sector exportador de Guatemala. Sin embargo, para definir a qué se debe ese bajo nivel de competitividad, se requiere de un análisis más detallado que no es el objetivo de este estudio.

**Grafica 8: Exportaciones en Centro América (Porcentaje del PIB).**

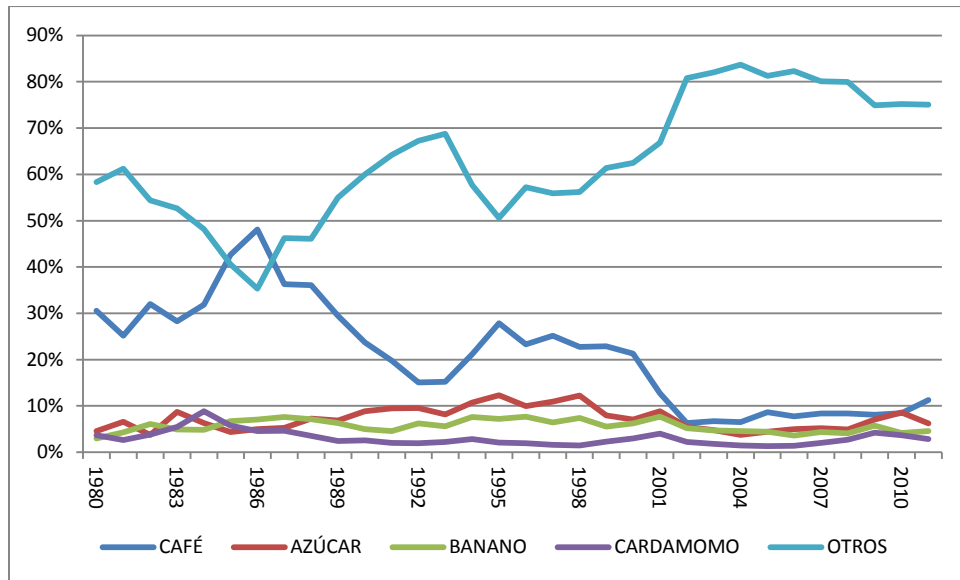


Fuente: Elaboración propia en base a datos del BANGUAT.

EL sector exportador de Guatemala ha sufrido cambios estructurales importantes en su composición. Si estudiamos la composición de las exportaciones desde 1980 a la fecha, las exportaciones de los productos tradicionales (café, azúcar, banano o cardamomo) vienen perdiendo relevancia en el comercio internacional del país (ver gráfica 9). Mientras que otros de desarrollo reciente, como el sector de vestuarios y textiles han tomado un rol decisivo en el desempeño económico del país.

**Grafica 9: Exportaciones Por Producto en Guatemala (1980-2012)**

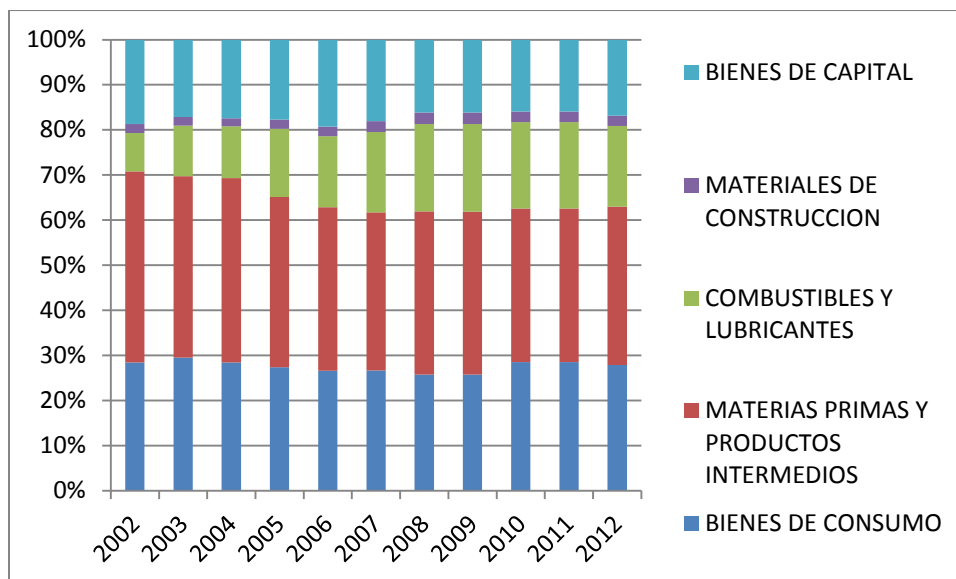




Fuente: Elaboración propia en base a datos del BANGUAT.

Durante la última década, la composición de las importaciones no ha sufrido cambios estructurales significativos. La categoría de materias primas y productos intermedios para la industria y la agricultura representa el 37% de las importaciones realizadas por Guatemala en el periodo 2002-2012 (ver gráfica 10). Superando inclusive la importación de bienes de consumo, que para el mismo periodo de tiempo represento únicamente el 28% de las importaciones totales.

**Gráfica 10. Composición de las Importaciones de Guatemala (2002-2012).**



Fuente: Elaboración propia en base a datos del BANGUAT.

## Análisis de flujos en la cadena de valor de los productos priorizados

### Café

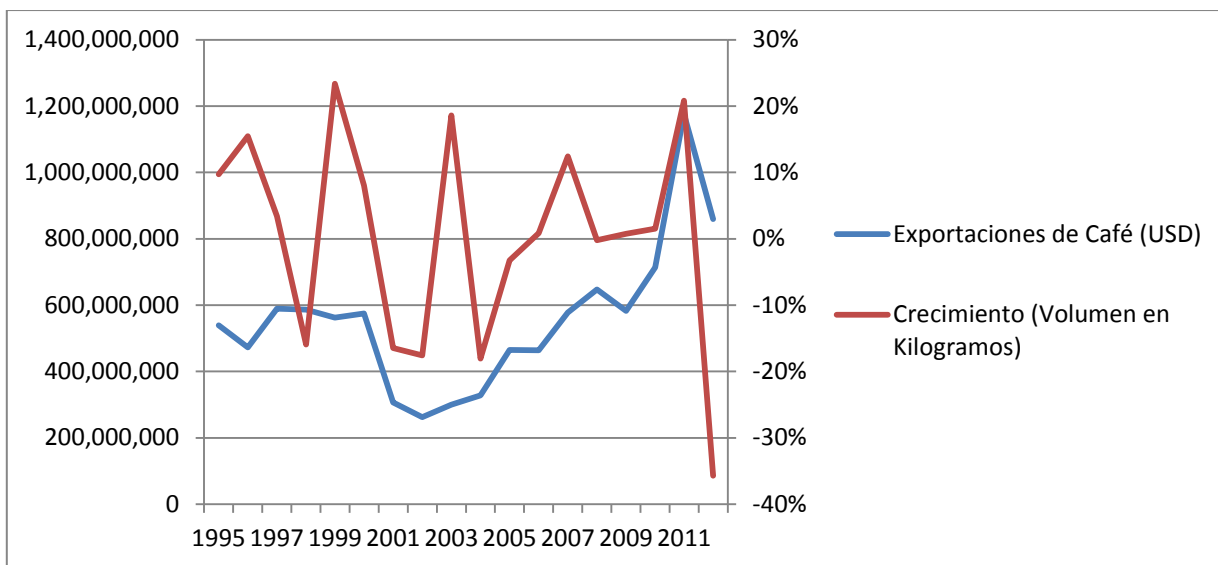
#### Flujos comerciales

El café ha perdido importancia económica para el país durante los últimos 15 años. Si bien durante la última década el sector ha tenido un crecimiento promedio del 9% en el valor de sus exportaciones, en el año 2005 dejó de ser el principal generador de divisas para el país. Durante la época posterior a la crisis económica internacional del 2008, donde los precios de las acciones en el mercado bursátil se desplomaron, los precios de los *commodities* sufrieron un alza significativa al utilizarse como reserva de valor. El café alcanzó un precio record histórico en abril del 2011, de \$299.35 USD por quintal al cierre del mercado. Esto representa un aumento del 121% respecto del precio del mismo mes en el año anterior.

Si bien el valor monetario de las exportaciones de este cultivo ha crecido (ver gráfica 11), el crecimiento en volumen cayó estrepitosamente en el año 2012 hasta un 36%. Esto se debe a la peste de la roya<sup>22</sup> que atacó las principales zonas de este cultivo.

#### Gráfica 11: Exportaciones de Café (USD)

<sup>22</sup> La roya es la principal enfermedad del cultivo de café, causada por el hongo *hemileia vastatrix* que ocasiona una decoloración de la hoja e impide la fotosíntesis de la planta.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la SIECA.

### *Cadena de Valor del Café*

La cadena de valor de café inicia con el cultivo del grano. Las principales regiones productoras de café se encuentran en la región occidental del país y en la boca costa. La duración del tiempo que transcurre desde el momento en que la planta se siembra hasta la primer cosecha, que puede ser recolectada y vendida, es de tres años. Esta es la razón por la cual las fincas mantienen un proceso continuo de siembra. Los principales insumos en esta etapa son la mano de obra y productos agroquímicos como fertilizantes. El valor de la importación de productos químicos para el cultivo de productos tradicionales, como lo es el café ha representado durante la última década el 55% de las importaciones necesarias para la cadena de producción del grano.

La etapa posterior al cultivo del grano es la cosecha, y esta consistente en la recolección y beneficiado del grano. En Guatemala este proceso es realizado de forma manual y con tecnología de bajo nivel.

La comercialización del grano es la siguiente etapa en la cadena de valor de este cultivo. El café de Guatemala es conocido como uno de los de mejor calidad a nivel mundial, sin embargo depende fuertemente de la calidad de infraestructura y eficiencia portuaria para explotar la competitividad del sector.

La última etapa en la cadena de valor del café es el tostado del grano y empaquetado para la venta. Si bien existe en Guatemala un gran número de pequeñas empresas dedicadas a esto, casi la totalidad del café producido es tostado y empaquetado por empresas multinacionales sin sede en el país. El grano de café de Guatemala se exporta en oro, así

se le denomina al grano después del proceso de beneficiado. Es en esta última etapa en donde el margen de valor agregado aumenta significativamente.

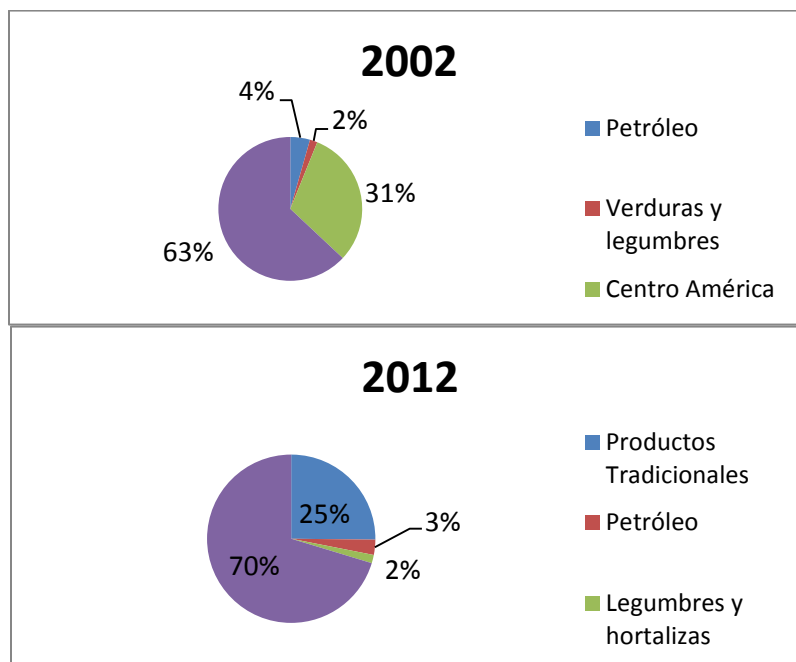
El valor de las exportaciones de cultivos tradicionales para el período 2002-2012 ha sido equivalente a \$69,124 millones de dólares. Para mismo período de tiempo, el costo de los insumos necesarios para su producción ha sido de \$10,471 millones de USD. Dejando un margen de ganancia promedio del 83%. Aún con las limitaciones existentes en los procesos productivos y la falta de tecnificación del sector, ha sido una fuente importante de ingresos para el país.

### **Cultivos No-Tradicionales (Arvejas, Habichuelas y Brócoli)**

#### *Análisis de los flujos comerciales*

Los productos priorizados por la iniciativa *Feed The Future* de AID, las arvejas, habichuelas y brócoli, se clasifican dentro de la partida de como legumbres y hortalizas en el Sistema de Cuentas Nacionales del BANGUAT. Las exportaciones de estos productos han tenido un crecimiento relativamente importante. En el período 2002-2012 su participación en las exportaciones nacionales aumento en un 60% (ver gráfica 12). Pese a ello, aún no son tienen una importancia relativa en las exportaciones pues representan menos del 2% de las exportaciones totales.

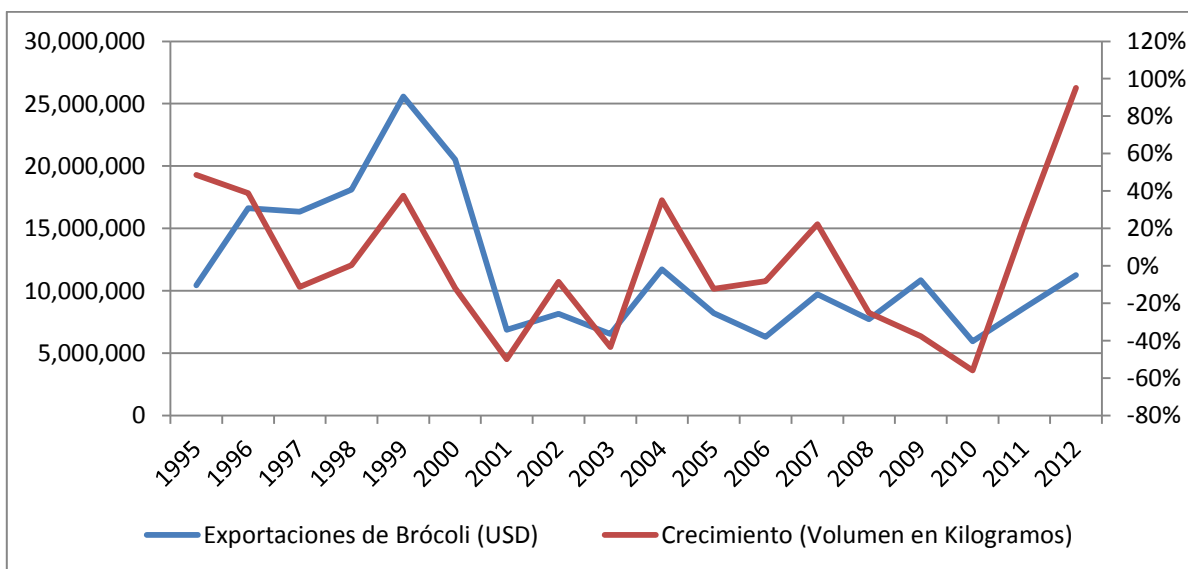
**Gráfica 12: Composición de las exportaciones de verduras y legumbres de Guatemala 2002-2012**



Fuente: Elaboración propia en base a datos del BANGUAT.

A nivel desagregado, el brócoli ha tenido un crecimiento promedio interanual del 47% dentro del período 2002-2012 en su volumen de exportaciones. El valor monetario de dichas exportaciones se ha mantenido en un promedio de \$8.63 millones de USD (ver gráfica 13).

**Gráfica 13: Exportaciones de Brócoli (1994-2012)**



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la SIECA.

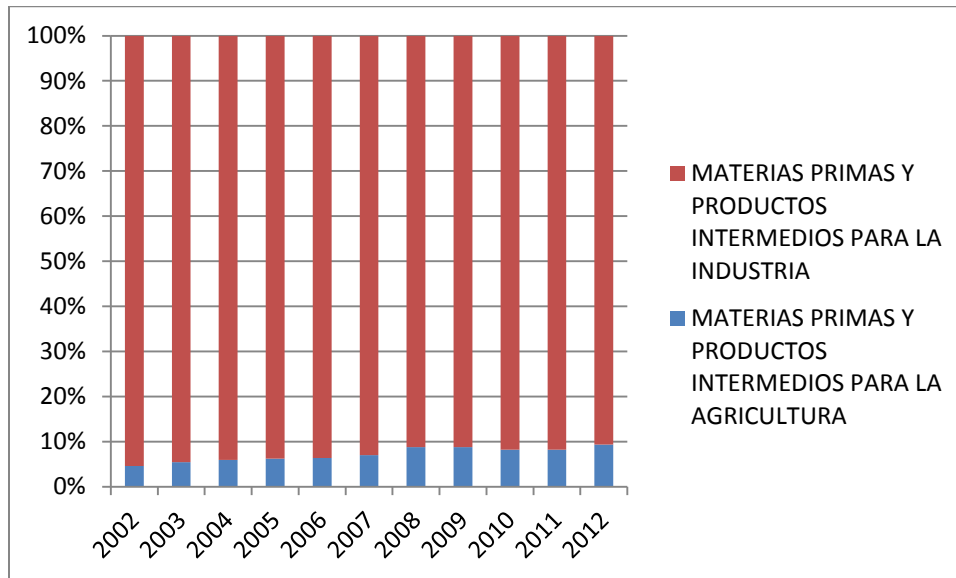
### *Cadena de Valor de los Cultivos No-Tradicionales*

La cadena de valor de estos cultivos se asemeja a la del café, diferenciándose en que éstos cultivos son comerciados internacionalmente cuando han terminado el proceso de empaque y etiquetado.

El cultivo de estos productos se ha tecnificado de una forma relativamente superior al café, sin embargo su principal costo es aún la materia prima para su producción. Específicamente los químicos (fertilizantes) necesarios para su producción. Para el período 2002-2012 el costo de importación de dichos materiales ha representado el 62% de los materiales importados para su producción.

La etapa siguiente al cultivo es el procesamiento y empaquetamiento de los mismos. Para realizar estos procesos, se importan una gama de materiales plásticos que deben cumplir con los requisitos de los compradores internacionales. Dichas importaciones son contabilizadas dentro de la cuenta de materia prima y productos intermedios para la agricultura, esta representa el 3% de las importaciones totales del país. A un nivel desagregado, de la totalidad de insumos necesarios en esta etapa, las importaciones de los plásticos y etiquetas de empaquetamiento representan el 11% de las importaciones totales de todos los insumos de la cadena de producción nacional (ver gráfica 14).

**Gráfica 14. Materias Primas y Productos Intermedios Por Actividad Económica (2002-2012).**

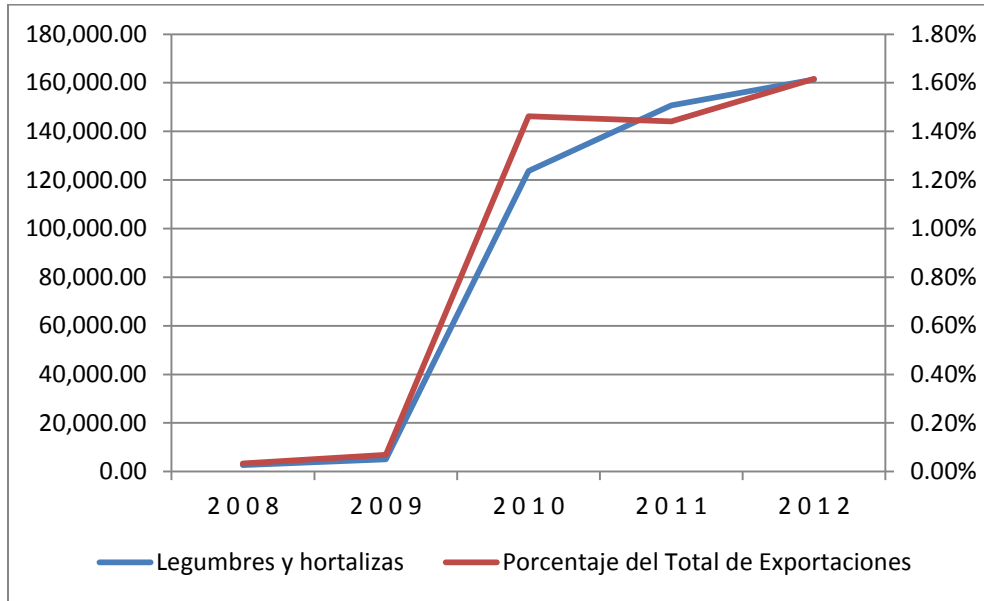


Fuente: Elaboración propia en base a datos del BANGUAT.

La última etapa es el proceso de comercialización y envío de los productos listos para el consumo. EL principal destino de exportación de los productos agrícolas es Estados Unidos, acaparando un 82% de las mismas. En esta etapa se vuelve crítico la eficiencia de los puertos en Guatemala. Por la naturaleza de los productos exportados, tanto frescos como congelados, un atraso en el proceso de exportación puede llevar a la pérdida total del valor del contenedor a ser exportado.

En el 2012, las exportaciones de legumbres y hortalizas alcanzó una cifra récord de \$161,324 dólares, equivalentes al 1.62% de las exportaciones totales del país (ver gráfica 15). El valor monetario de las exportaciones que se incluyen en esta categoría ha sido influenciada por el alza en el precio de los commodities que se dio a partir del 2009.

**Gráfica 15. Volumen y Crecimiento de las Exportaciones de Legumbres y Hortalizas (2008-2012)**



Fuente: Elaboración propia en base a datos del BANGUAT.



## Principales problemas que limitan la eficiencia y calidad de las operaciones en puertos. Análisis cualitativo de la percepción de principales actores.

El tema de logística está bastante diagnosticado en Guatemala. Por un lado, existen varios estudios, muy recientes, que desarrollan análisis técnicos de mucha calidad sobre las brechas que debe superar el país para alcanzar un desempeño eficiente y competitivo en materia logística.

Por otro lado, también se han realizado varios procesos de consulta con actores involucrados para determinar cualitativamente esos problemas y posibles propuestas. En este estudio se presentan las conclusiones de un proceso de consulta realizado a diversos actores, tanto usuarios como proveedores de servicios, en todas las etapas del proceso de exportación e importación marítima y las principales propuestas realizadas por esos mismos actores. Los actores que participaron en este proceso de evaluación cualitativa incluyen: empresa portuaria (gerente de operaciones), navieras, estibadores, transportistas, autoridades aduaneras de la SAT, Ministerio de Gobernación y Finanzas, AGEXPORT, CUTRIGUA, representantes de la Cámara del Agro, Cámara de Comercio, Asociación Nacional de Exportadores de Café, Asociación de Zonas Francas, Cámara Empresarial de Comercio y Servicios, PRONACOM, empresario importador de productos de venta al detalle y empresarios exportadores de los productos priorizados.

De esta cuenta, en esta sección se listarán los principales problemas identificados en esta investigación cualitativa y se desarrollará su respectiva descripción.

### Actividades relacionadas con buques:

#### Disminución de frecuencia de barcos “Finders”.

En los puertos de Guatemala solamente pueden atracar barcos de dimensiones pequeñas debido a la infraestructura que poseen actualmente los puertos<sup>23</sup>. Esto obliga a las navieras a ingresar a los puertos nacionales por medio de barcos de menores dimensiones y capacidades, que son conocidos como barcos *finders*. Los usuarios de servicios de transporte marítimo, por ejemplo los importadores, para poder traer sus productos al país, direccionan su mercadería a puertos de mayor capacidad en México, trasladándola de ahí a Guatemala por medio de barcos *finders*. Si se reduce la disponibilidad de este tipo de barcos, les resultaría imposible importar su mercadería. La disminución de la frecuencia de estos barcos es multi-causal: tiene que ver con la eficiencia de la operación del puerto para atender al barco (atraco, revisión, movilización de carga, etc.); tiene que

---

<sup>23</sup> Ver tabla 1

ver también con el funcionamiento desorganizado de las instituciones que son responsables de los procesos de revisión/inspección de carga, documentos de importación y exportación, procesos aduanales, revisiones sanitarias, de seguridad, etc. El principal retraso o deficiencia está en las revisiones de carga que realizan estas instituciones (SAT, MAGA, Bancos) y uno de los principales causantes es la falta de personal suficiente de la SAT en puerto (en promedio la SAT tiene entre 4 y 6 personas, por turno de 16 horas y de 5 días).

#### **Incremento de costos por parte de la naviera por tiempo de espera para atracar.**

Si el barco del cual se está importando mercadería es lo suficientemente pequeño como para atracar en los puertos de Guatemala, la siguiente barrera que debe superar una empresa importadora es el tiempo de espera para descargar mercadería. En la tabla 1, el indicador “Número promedio de Buques Portacontenedores operados por Día” sirve como reflejo de la efectividad de un determinado puerto para operar. Los puertos de Guatemala poseen el número promedio de buques operados más bajo de la región, siendo superado por algunos puertos vecinos en un 500%. Para la naviera, el cobro del tiempo de espera es un incentivo para esperar más. Puerto Barrios tiene maquina rayos X muy sofisticada y moderna que permite que las revisiones de la carga sean rápidas, pero el puerto Santo Tomás no. Esto es un incentivo para la naviera para atracar siempre en Santo Tomás y cobrar más alto por el mayor tiempo de espera del buque.

### **Procedimientos con el Manejo de Carga y Eficiencia de Procesos Intra Puerto:**

#### **Procesos complicados en despacho de mercadería.**

En las entrevistas se pudo identificar una serie momentos críticos en los procesos de importación y exportación. Uno de esos momentos es el manejo de la mercadería en el momento que llega a las rampas. En dicha etapa del proceso de importación, existen diversos factores que retrasan la ejecución de los procesos de ley. Por ejemplo, el calor afecta la capacidad y disponibilidad de trabajar, sobre todo a las horas más intensas de sol. Debido a las altas temperaturas, tanto los agentes vistas de aduanas, agentes de la SAT, y las cuadrillas de personas encargadas de llevar a cabo la supervisión y trasladar la mercadería evitan trabajar entre once de la mañana y cuatro de la tarde. De esta forma retrasan los procesos comerciales que se llevan a cabo en los puertos. Otro factor importante es la revisión del

### Deficiencias del proceso de distribución de selectivos rojos hacia las rampas de inspección.

Se ha perdido la eficiencia en el procedimiento de operación de las rampas, en donde se pierde tiempo considerable, pues no hay personal suficiente, no atienden las 24 horas o cuando llegan los barcos, y las inspecciones a los buques (SAT, MAGA, OIRSA, Gobernación, etc.) se realizan todas de manera individual y desconectada por parte de las instituciones.

- a. **Personal Humano poco capacitado.** Un problema recurrente en las entrevistas realizadas, fue que tanto los agentes de aduanas, vistas de SAT y tramitadores, poseen conocimientos limitados de los mismos procesos de importación y/o exportación y que además, no son bilingües del idioma inglés, lo que en determinados momentos entorpecen los ya demasiado complicados trámites que deben seguirse.
- b. **Presencia no necesaria de pilotos dentro del recinto portuario.** Existe una lista de transportistas que se envía previamente al puerto para que se integre a la base de datos de los pilotos de transporte terrestre que pueden ingresar al puerto. Sin embargo, esta base de datos no se actualiza y cuando un piloto llega al puerto, se encuentra con que no aparece su nombre en la lista de personas autorizadas y debe tramitar los permisos necesarios para que le permitan ingresar. Esto genera retrasos en el despacho de la mercadería. Además, los operadores del puerto, las navieras y los agentes de SAT indican que no es necesaria la presencia de los pilotos dentro del recinto portuario y que esta falla responde a una deficiencia en los procesos operativos del puerto.
- c. **Mercadería en tránsito interoceánico está sujeta a revisiones que no son necesarias.** Cuando va a atracar un buque que solamente va a trasbordar mercadería, igualmente se le exige revisar la carga. Esto genera retraso en el movimiento de la carga entre dos puertos pues deben esperar a que las instituciones el Estado realicen las inspecciones correspondientes. Si la carga es de trasbordo, y trae la papelería completa, no debería ser revisada. No se tiene un procedimiento para el TIM.
- d. **Congestionamiento por arbitrio municipal en la entrada a los puertos.** El transportista debe pagar el arbitrio municipal directamente en la municipalidad conforme declaración mensual por flotilla que va a ingresar al puerto. Esto genera retrasos, además de que nadie quiere pagar estos arbitrios pues no hay evidencia de las inversiones para el ornato del pueblo.

## **Legislación Aduanera**

La legislación vigente en Guatemala, inclusive con las reformas más recientes, permite un amplio margen discrecional del agente inspector; esta discrecionalidad el cual entorpece los procesos de importación y exportación. Ejemplo de ello es la revisión de facturas y papelería presentada por el comerciante a la SAT para el pago de impuestos, que puede ser sujeto a revisiones de tasas y ajustes de la base impositiva según el criterio del agente de la SAT que revise el expediente. Los problemas mencionados en esta sección se entrelazan con los problemas mencionados acerca del sistema informático de puertos. Dicha discrecionalidad se ve sustentada en la falta de acceso a información, inclusive falta de acceso a internet para revisar costos de mercadería, y de esa forma proceder o no a realizar reajustes de valores.

## **Básculas: Discrepancias en procesos relacionadas con pesos y dimensiones de vehículos de carga.**

Cuando el transporte abandona el puerto debe pasar por una báscula, antes de acceder a las principales carreteras. El objetivo de este proceso es determinar que el peso no exceda determinados límites, según las propias dimensiones del vehículo y de las carreteras, así como una distribución uniforme del mismo para minimizar el daño que este transporte ocasiona a las carreteras. Al llegar a la báscula, se revisa nuevamente su contenido y papelería correspondiente, proceso que ya se llevó a cabo en rampas. La mayoría de personas entrevistadas considera que si la báscula estuviese dentro de puertos se ahorraría tiempo y dinero, tanto a exportadores como importadores. Adicional a ello es necesario mencionar la falta de un procedimiento adecuado de revisión del correcto funcionamiento de la báscula.

## **Debilidad del Sistema Informático**

Un factor determinante de la eficiencia de un puerto es el poseer un sistema informático de tecnología de punta. Una molestia recurrente dentro de las entrevistas es la forma en que el sistema se “cae” de manera recurrente durante todos los días del año. De Con estos problemas, el cumplimiento de pago de impuestos se retrasa, atrasando también el proceso de extraer la mercadería del puerto. Un sistema lento, entorpece el proceso de cumplimiento y eleva los costos de transacción.

## Conclusiones

**La infraestructura portuaria de Guatemala tiene serias limitaciones.** La infraestructura de puertos en Guatemala es deficiente. Son puertos de calado poco profundo, incluso menor calado que el puerto Acajutla en El Salvador, Balboa y Manzanillo en Panamá. Tienen poca capacidad de grúa y no pueden atender buques de mayores dimensiones que son las principales vías de transporte de los grandes mercados norteamericanos, europeos y asiáticos. Los puertos de Limón en Costa Rica, Cortés en Honduras y los puertos de Panamá tienen capacidad de grúa para buques Panamax y Post Panamax, mientras que estos grandes buques no llegan a puertos nacionales. Además, cuentan limitada superficie de bodegaje, no disponen de almacenaje para frío, aunque sí existe tomas de energía para contenedores refrigerados.

**Los puertos aseguran estar utilizando solamente un 50% su capacidad total.** Si bien los puertos en Guatemala son pequeños en su infraestructura, aseguran estar operando al 50% (en promedio) de su capacidad máxima teórica máxima. Esto implica que el volumen del comercio internacional que atienden actualmente no justifica la necesidad de más inversiones en infraestructura portuaria.

**Cada puerto tiene servicios especializados que dedica a ciertos productos de manera exclusiva.** Puerto Barrios es un puerto privado que ofrece todo tipo de servicio pero su actividad se orienta principalmente al movimiento de banano y sus operaciones atienden prioritariamente las necesidades de este producto. Santo Tomás es considerado el puerto más importante de Guatemala en carga contenerizada, y tiene una gran influencia de sindicatos. Puerto Quetzal cuenta con una terminal de gráneles sólidos, explotada por la empresa Expogranel, ésta atiende prioritariamente y casi exclusivamente a exportadores de azúcar. Puerto Quetzal es un puerto multipropósito que ofrece servicios para el buque y de movimiento de carga.

**La especialización de los puertos limita el comercio de otros productos priorizados.** La infraestructura portuaria en Guatemala tiene un alto nivel de especialización, lo que limita el uso que otros productos, diferentes a los de atención exclusiva en cada puerto. Los productos priorizados en la iniciativa *Feed the Future* no son la excepción y sus operaciones de importación y exportación se ven afectadas en tiempo y costo cuando hay un producto prioritario que atender en puerto o cuando la mercancía debe trasladarse largas distancias para utilizar el puerto apropiado.

**Los procesos complicados en el despacho e inspección de la mercadería ocasionan los mayores retrasos.** Los momentos críticos en los procesos de importación y exportación que ocasionan los principales retrasos son: la asignación arbitraria de la mercadería hacia las rampas de inspección; poca disponibilidad de personal de puerto en el momento requerido para movilización de la carga hacia las rampas de inspección y durante el proceso de inspección; poca disponibilidad del personal de SAT y aduanas en el momento y hora de descarga en rampa.

**Inadecuada capacidad técnica del personal a cargo de estos procesos.** Un problema recurrente en las entrevistas realizadas, fue que tanto los agentes de aduanas, vistas de SAT y tramitadores, poseen conocimientos limitados de los mismos procesos de importación y/o exportación y que no son bilingües (inglés), lo que en determinados momentos entorpecen los, ya demasiado complicados, trámites que deben seguirse y se presta para decisiones discrecionales.

**El aumento constante de los selectivos rojos aumenta el volumen de trabajo y agrava los retrasos en los procesos.** Las deficiencias del proceso de distribución de selectivos rojos hacia las rampas de inspección provocan que toda la carga sea revisada y, por lo tanto, que el importador y/o el exportador incurran en serias demoras por el retraso e ineficiencia de los procesos asociados. Se ha perdido la eficiencia en el procedimiento de operación de las rampas, en donde se pierde tiempo considerable pues no hay personal suficiente, no atienden las 24 horas o cuando llegan los barcos, y las inspecciones a los buques (SAT, MAGA, OIRSA, Gobernación, etc.) se realizan todas de manera individual y desconectada por parte de las instituciones.

**El funcionamiento desorganizado de las instituciones provoca aún más retraso.** Las instituciones que son responsables de los procesos de revisión/inspección de carga, documentos de importación y exportación, procesos aduanales, revisiones sanitarias, de seguridad, etc., no actúan de manera coordinada, realizan sus servicios de manera independiente, y eso incide en el tiempo que debe esperar la carga para ser liberada; los vistas de aduanas actúan de manera discrecional, sin aplicar de manera uniforme los procesos y procedimientos de exportación/importación. El principal retraso o deficiencia está en las revisiones de carga que realizan estas instituciones (SAT, MAGA, Bancos)

**La legislación otorga amplios márgenes de decisión discrecional a los agentes aduaneros.** La legislación vigente en Guatemala, inclusive con las reformas más recientes, permite un amplio margen discrecional al agente inspector; esta discrecionalidad entorpece los procesos en la revisión de facturas y papelería presentada por el comerciante a la SAT para el pago de impuesto y en los criterios arbitrales para aplicación de tasas y ajustes de la base impositiva.

**El enfoque de “cadena logística” no es el punto de partida para la toma de decisiones en inversiones en infraestructura.** Guatemala necesita un enfoque distinto en materia de inversiones en infraestructura y debería fundamentar sus decisiones basados en una visión multimodal y con enfoque en la “cadena logística” completa, concentrando sus esfuerzos en los principales motores del comercio de toda la cadena y no sólo en uno de los eslabones.

## Bibliografía

AGEXPORT, R. c. (2013, July). Reunion AGEXPORT.

-BID-, B. I. (n.d.). *Análisis, estrategia e instrumentos para el mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica.*

-BID-, B. I. (n.d.). *Infrastructure Stock and Quality in Central America.*

café, E. c. (2013, July). Entrevista con Empresa Exportadora de Café.

Café, E. c. (2013, July). Entrevista con Empresa Exportadora de Café.

Café, E. c. (2013, July). Entrevista con Empresa Exportadora de Café.

Desarrollo, B. I. (n.d.). *Infrastructure Stock and Quality in Central America.*

Development, C. f. (n.d.). *Competitiveness in Central America. The Road to Sustained Growth and Poverty Reduction.*

Development, U. N. (2013, July). *UNCTAD stat.* Retrieved from <http://unctadstat.unctad.org/ReportFolders/reportFolders.aspx>

en, E. c. (2013, July). Entrevista con Empresa Importadora de Productos de Consumo.

en, E. c. (2013, July). Entrevista con Empresa Importadora de Productos de Consumo.

en, E. c. (2013, July). Entrevista con Empresa Importadora de Productos de Consumo.

Guatemala., E. c. (2013, July).

Guatemala., E. c. (2013, July).

Kent. (2011). *How fit are central america's ports.*

Mundial, B. (n.d.). *Agro logistics in Central America. A supply chain approach.*

Mundial, B. (n.d.). *Logistics in Central America. The path to competitiveness.*

Mundial, B. (n.d.). *The Infrastructure Investment Bottleneck in Central America.*

PRONACOM), E. c. (2013, July). Entrevista con Director de PRONACOM.

the, E. c. (2013, July). Entrevista con Empresa Exportadora de Productos Priorizados por Feed the Future.

the, E. c. (2013, July). Entrevista con Empresa Exportadora de Productos Priorizados por Feed the Future.

VESTEX), E. c. (2013, July). Entrevista con Director de VESTEX.



## Recomendaciones

1. Integrar fuerzas especiales tipo “*swat teams*” (fuerzas de tarea) como que implementen mejoras en los procesos de aduanas para la recepción de buques, de manera coordinada e institucionalizando los cambios. El equipo de trabajo debe estar integrado por un representante de SAT, de Aduanas, de Ministerio de Gobernación, de MAGA y del puerto. Debe tener potestad y autoridad de implementar cambios. Este equipo debería reportar sus avances a una mesa interinstitucional encargado de promover la competitividad logística del país. Este equipo de trabajo debe identificar, de manera coordinada entre ellos, dónde se producen los retrasos, construir la mejor propuesta e implementarla en los procesos pertinentes. El objetivo del equipo es reducir el tiempo de espera del barco de 14 a 7 días en puerto.
2. Implementar un sistema de monitoreo de los controles selectivos en puerto, para generar información de fácil acceso que muestre lo que sucede en cada puerto, en cada turno de agentes aduanales, en cada rampa en tiempo real y con cada tipo de producto. La información que genere este sistema debe ser pública y estar integrada a los principales mecanismos de divulgación de información de SAT, MINECO y AGEXPORT.
3. Determinar un margen de operación, que permita, como mínimo, reducir al 50% la cantidad de selectivos rojos que actualmente ocurren. Este debe ser un mecanismo verdaderamente aleatorio e imposible de manipular por quienes lo operan.
4. Implementar una “Declaración de Aduanas” en la que se estandaricen las normas de revisión de carga que deben seguir todas las instituciones involucradas (SAT, MAGA, DAIA, Portuaria), de validez en todas las aduanas en el país.
5. Realizar inspecciones conjuntas, interinstitucionales y periódicas a los puertos, para ejercer presión pública, gremial e institucional sobre la mejora en procesos, vigilancia y control de las operaciones de aduanas, eficiencia en tiempos, funcionamiento de infraestructura y sistemas de operación activos. Estas

inspecciones deberían contar con toda la información necesaria previa a cada visita a las instalaciones, a manera que la inspección se realice conforme a un protocolo previamente establecido.

6. Se hace cada vez más evidente la necesidad de contar con información estadística, actualizada en tiempo real de las operaciones en puertos, incluyendo todos los procesos que realizan las instituciones que allí operan (SAT, MAGA, DAIA, Portuaria). Es importante desarrollar un sistema de indicadores de gestión de puertos y realizar mediciones frecuentes y públicas de la evolución de los mismos.
7. Institucionalizar las certificaciones internacionales para la contratación y recontractación de los agentes aduaneros en temas de aduanas y comercio internacional.
8. Promover reformas a la Ley de Aduanas que en forma de reglas claras que minimicen la discrecionalidad de agentes aduaneros y otros actores.
9. Implementar mejoras en el Sistema SAT en aduanas; nuevo equipamiento que soporte el sistema y condiciones de conectividad en red adecuadas para el sistema.
10. Ventanilla Única de Importaciones. La Ventanilla Única de Exportaciones –VUPE- ha sido de gran apoyo al sector exportador del país. Esta nació en 1986, bajo la responsabilidad del Ministerio de Economía. En 1998 se delega la responsabilidad de esta a AGEXPORT. Esta sirve de mecanismo de información para cualquier agente que desee exportar su producto, sin importar el volumen del mismo. Un ente de naturaleza similar debería existir para la actividad importadora del país.

## Anexos

### Movimiento de carga por país (Miles de TM) en C.A. Año: 2012. Trimestre (s): I, II, III, IV. Litoral(es): Todos. País(es): Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá. Puerto(s): Todos

PAÍS		Trimestre 1			Trimestre 2			Trimestre 3			Trimestre 4			Total TM
GUATEMALA	Litoral	D	E	Total	D	E	Total	D	E	Total	D	E	Total	Total TM
Boyas de San José	P	393.77	60.52	454.29	392.93	32.51	425.44	342.31	50.53	392.84	426.02	50.25	476.28	1,748.85
Quetzal	P	1,532.80	830.72	2,363.52	1,491.20	737.88	2,229.08	1,297.88	489.72	1,787.60	1,474.65	639.75	2,114.40	8,494.60
Santo Tomas de Castilla	A	703.55	688.15	1,391.70	671.55	677.31	1,348.85	649.41	641.24	1,290.65	610.47	852.88	1,463.35	5,494.55
<b>Total país</b>		<b>2,630.12</b>	<b>1,579.39</b>	<b>4,209.51</b>	<b>2,555.68</b>	<b>1,447.69</b>	<b>4,003.37</b>	<b>2,289.61</b>	<b>1,181.49</b>	<b>3,471.09</b>	<b>2,511.14</b>	<b>1,542.89</b>	<b>4,054.02</b>	<b>15,737.99</b>
<b>EL SALVADOR</b>														
La Unión	P	21.19	1.27	22.45	27.94	3.18	31.12	33.02	4.98	38	21.1	5.28	26.38	117.95
Acajutla	P	699.21	374.06	1,073.27	698.55	245.92	944.47	729.11	221.12	950.22	701.82	287.78	989.6	3,957.56
Corsain	P	36.94	0	36.94	26.1	0	26.1	37.1	0	37.1	27.92	0	27.92	128.06
Boyas Alba Petróleos, Cenergica y RASA	P	426.03	36.64	462.67	413.41	2.23	415.64	334.22	16.25	350.47	373.71	0	373.71	1,602.49
<b>Total país</b>		<b>1,183.37</b>	<b>411.97</b>	<b>1,595.34</b>	<b>1,166.00</b>	<b>251.32</b>	<b>1,417.32</b>	<b>1,133.45</b>	<b>242.35</b>	<b>1,375.80</b>	<b>1,124.55</b>	<b>293.06</b>	<b>1,417.61</b>	<b>5,806.07</b>
<b>HONDURAS</b>														
San Lorenzo	P	235.73	429.66	665.38	183.24	372.63	555.88	269.39	388.36	657.75	192	317.47	509.47	2,388.48
Tela	A	64.32	0	64.32	77.9	0	77.9	52.61	0	52.61	65.66	0	65.66	260.49
La Ceiba	A	0.03	1.05	1.08	0.14	2.14	2.27	0.13	1.84	1.97	0.12	1.36	1.48	6.8
Puerto Castilla	A	70.87	159.59	230.45	56.28	132.78	189.06	47.17	164.08	211.25	54.05	158.34	212.39	843.15
Puerto Cortes	A	1,545.23	1,053.73	2,598.96	1,610.85	984.98	2,595.83	1,524.97	780.71	2,305.68	1,376.13	681.41	2,057.54	9,558.01
<b>Total país</b>		<b>1,916.17</b>	<b>1,644.02</b>	<b>3,560.20</b>	<b>1,928.42</b>	<b>1,492.52</b>	<b>3,420.94</b>	<b>1,894.27</b>	<b>1,334.99</b>	<b>3,229.25</b>	<b>1,687.97</b>	<b>1,158.57</b>	<b>2,846.54</b>	<b>13,056.92</b>
<b>NICARAGUA</b>														
Cointo	P	448.66	215.78	664.43	574.81	159.64	734.45	446.1	163.79	609.88	544.01	149.48	693.49	2,702.25
Sandino	P	169.1	0	169.1	174.19	53.68	227.87	170.76	0	170.76	304.45	0	304.45	872.18
Cabezas	A	4.51	0	4.51	4.16	0	4.16	3.71	0	3.71	3.77	0	3.77	16.13
El Bluff	A	4.83	0.51	5.34	3.1	0.52	3.62	3.56	0.88	4.45	3.35	0.49	3.84	17.24
Arlen Siu (El Rama)	A	4.27	7.35	11.62	5.74	5.29	11.03	5.25	4.55	9.8	5.02	6.17	11.19	43.64
<b>Total país</b>		<b>631.36</b>	<b>223.64</b>	<b>855</b>	<b>761.99</b>	<b>219.14</b>	<b>981.12</b>	<b>629.38</b>	<b>169.22</b>	<b>798.6</b>	<b>860.58</b>	<b>156.15</b>	<b>1,016.73</b>	<b>3,651.45</b>
<b>COSTA RICA</b>														
Caldera	P	782.71	173.79	956.5	786.17	202.52	988.69	839.06	157.38	996.44	833.04	166.57	999.61	3,941.24
Puntarenas	P	0.18	0.1	0.28	0.22	0.17	0.39	0.11	0.02	0.13	0.29	0.35	0.64	1.44
Punta Morales	P	0	27.75	27.75	0	39.34	39.34	0	28.84	28.84	23.11	0	23.11	119.04
Terminal Fertica	P	24.7	0	24.7	21.51	0	21.51	23.4	0	23.4	24.1	0	24.1	93.71
Quepos	P	1.01	0.74	1.75	0	0.78	0.78	0	0.53	0	0	0.57	0.57	3.63
Golfo	P	8.99	39.49	48.48	0.01	48.92	48.93	0.01	61.22	61.22	1	46.99	47.99	206.62
Limón-Moln	A	1,264.09	1,442.76	2,706.85	1,103.94	1,553.55	2,657.49	1,090.74	1,377.99	2,468.73	1,097.33	1,395.20	2,492.52	10,325.59
<b>Total país</b>		<b>2,081.67</b>	<b>1,684.62</b>	<b>3,766.29</b>	<b>1,911.84</b>	<b>1,845.29</b>	<b>3,757.13</b>	<b>1,953.32</b>	<b>1,625.97</b>	<b>3,579.29</b>	<b>1,978.88</b>	<b>1,609.67</b>	<b>3,588.55</b>	<b>14,691.26</b>
<b>PANAMA</b>														
Amador & Resorts	P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Charco Azul	P	394.62	2,203.28	2,597.90	0	1,509.19	1,509.19	0	2,609.48	2,609.48	0	1,582.63	1,582.63	8,299.20
Pedregal	P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Petro America Terminal	P	221.93	0	221.93	240.96	0	240.96	222.25	0	222.25	308.47	0	308.47	993.62
Aguadulce	P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
T. DECAL	P	369.06	0	369.06	293.73	0	293.73	293.5	0	293.5	374.3	0	374.3	1,330.59
Balboa	P	3,548.28	2,756.73	6,305.01	3,465.41	2,577.60	6,043.01	3,403.79	2,502.35	5,906.14	3,355.96	2,520.04	5,876.00	24,130.16
PSA (Panama International Terminal)	P	7.34	4.54	11.88	157.58	81.93	239.51	53.68	29.08	82.76	7.06	1.47	8.53	342.68
Colon Port Terminal	A	0	0	0	40	0	40	63.89	0	63.89	90.5	0	90.5	194.38
T. Granelera	A	198.16	0	198.16	248.01	0	248.01	268.71	0	268.71	207.25	0	207.25	922.12
Colon Container Terminal	A	145.85	672.09	817.94	215.87	810.67	1,026.54	267.46	974.18	1,241.64	199.19	859.77	1,058.96	4,145.08
T. Petrolera	A	651.65	0	651.65	727.24	0	727.24	639.02	0	639.02	503.01	0	503.01	2,520.93
Chiriquí Grande	A	1,792.69	76.8	1,869.49	1,464.89	111.12	1,576.01	3,441.63	5.38	3,447.01	4,599.77	0	4,599.77	11,492.28
COLON 2000	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Almirante	A	13.14	61.11	74.24	19.31	60.63	79.94	20.21	63.13	83.34	16.31	59.25	75.56	313.09
Cristobal	A	903.39	975.32	1,878.71	750.32	903.92	1,654.24	616.08	760.35	1,376.43	530.14	601.79	1,131.93	6,041.32
Manzanillo-Panama	A	1,660.20	1,787.21	3,447.41	1,742.71	1,812.79	3,555.49	1,764.70	1,878.51	3,643.21	1,570.49	1,766.15	3,336.64	13,982.75
<b>Total país</b>		<b>9,906.30</b>	<b>8,537.09</b>	<b>18,443.39</b>	<b>9,366.03</b>	<b>7,867.85</b>	<b>17,233.88</b>	<b>11,054.92</b>	<b>8,822.46</b>	<b>19,877.38</b>	<b>11,762.44</b>	<b>7,391.10</b>	<b>19,153.55</b>	<b>74,708.21</b>