

Multi-year Expert Meeting on Transport, Trade Logistics and Trade Facilitation

Sustainable Freight Transport Systems: Opportunities for Developing Countries

14-16 October 2015

NATIONAL EXPERIENCE – GUATEMALA

by

Mr. Julio A. Yon Rivera
Board Director
Shippers Council of Guatemala

14 October 2015

This expert paper is reproduced by the UNCTAD secretariat in the form and language in which it has been received.
The views expressed are those of the author and do not necessarily reflect the view of the United Nations.

UNCTAD Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation: Sustainable freight transport systems: Opportunities for developing countries.

«Transporte Marítimo, caso Guatemala»



EL COMERCIO MARITIMO INTERNACIONAL HOY:

Globalización:

- **LA VELOCIDAD EN LAS COMUNICACIONES Y EL ACCESO INMEDIATO A UNA FUENTE INAGOTABLE DE DATOS HAN DISMINUIDO LAS DISTANCIAS Y EL USO DEL TIEMPO.**
- **HOY EN DIA, SIMULTANEAMENTE, EN VARIAS PARTES DEL MUNDO SE PUEDE HACER NEGOCIOS Y TRANSACCIONES BANCARIAS EN LINEA Y EN TIEMPO REAL**

EL COMERCIO MARITIMO HOY:

● Oferta y demanda del transporte marítimo

● CON EL INCREMENTO DE LA GLOBALIZACION, SE GENERO MAYOR DEMANDA DE TRANSPORTE, QUE SEA SEGURO, ECONOMICO Y EFECTIVO.

● SIN EMBARGO, AUN DEPENDEMOS DE LA LOGISTICA INTEGRAL Y PRINCIPALMENTE DEL TRANSPORTE, PARA MOVER EL GRAN VOLUMEN DE MERCANCIAS QUE SE PRODUCEN COMO RESULTADO DE ESOS NEGOCIOS GLOBALIZADOS.



GUATEMALA ENTRE 196 ESTADOS

Área: 108 mil km²

Población: 14 millones

PEA: 6.3 millones

Trabajo Informal: 82.5%

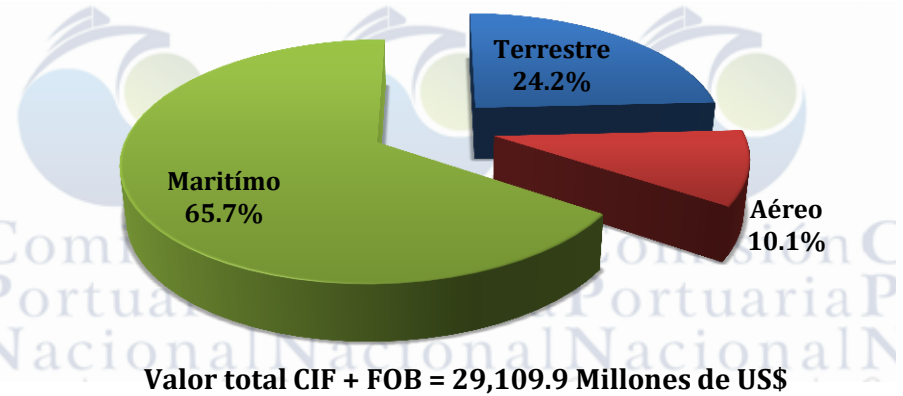
Situación Geográfica:

Lat. 15⁰ N, Long. 090⁰W

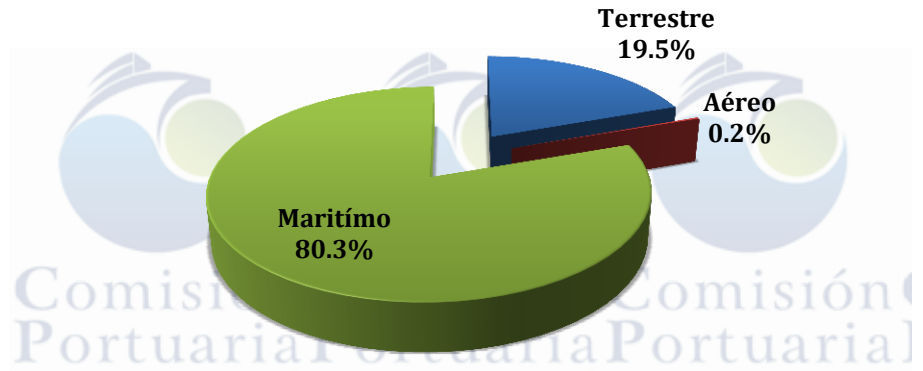


«TRANSPORTE MARITIMO, CASO GUATEMALA»

	Valor del comercio (Millones de Dólares)	Miles de toneladas métricas
Puertos marítimos	19,125	22,068
Puertos aéreos	2,942	63
Puertos terrestres	7,043	5,362
Total	29,110	27,493



Guatemala: Estructura del comercio exterior en base al peso de toneladas métricas de importación y exportación 2014



Guatemala

Posición: 78 (+8)
Orientada por Eficiencia



Ventajas Competitivas

- Transparencia en la formulación de políticas
- Penetración de telefonía celular
- Calidad de la electricidad
- Baja deuda del gobierno
- Disponibilidad de personal capacitado
- Relaciones laborales
- Disponibilidad de servicios financieros
- Absorción tecnológica
- Disponibilidad y calidad de los proveedores locales

Desventajas competitivas

- Uso de fondos públicos
- Credibilidad en el sistema político
- Costos de seguridad y credibilidad de la policía
- Calidad de la educación
- Baja penetración de internet
- Calidad de las instituciones de investigación

OJO

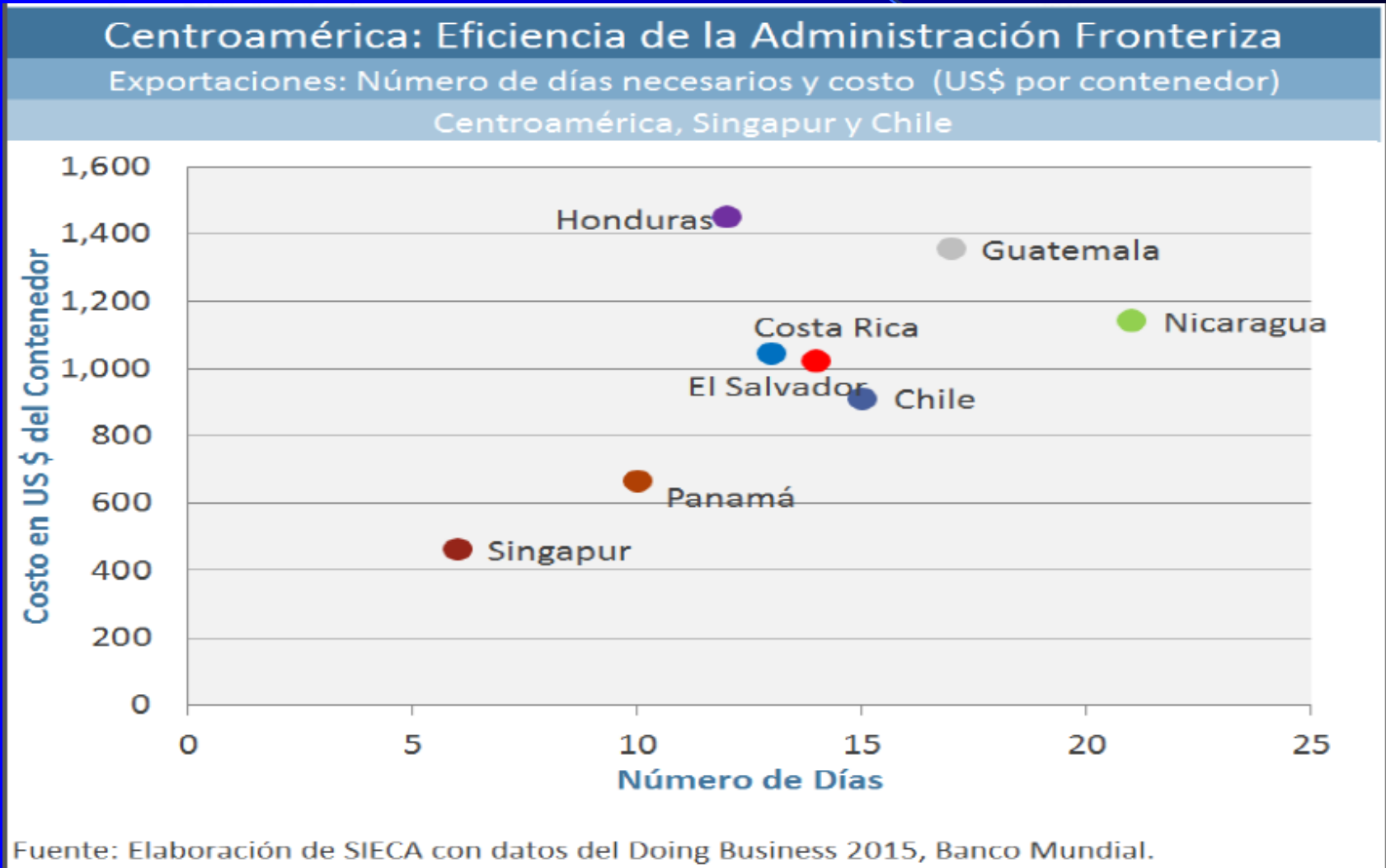
Comportamiento del Comercio Exterior de Guatemala:

Afirmamos que en Guatemala el transporte marítimo es el mas importante, si se toma en consideración que mas del 80% del tonelaje que se maneja en su comercio exterior es transportado por esa vía.

Además, es la opción mas económica que permite mover grandes volúmenes de carga a mayores distancias, de forma mas segura y menos contaminante

Desafortunadamente la infraestructura portuaria no esta en las mejores condiciones para atender la demanda de servicios requeridos por parte de los buques

Comportamiento del Comercio Exterior de Guatemala vía marítima:



Comportamiento del Comercio Exterior de Guatemala vía marítima:

Aspectos que impactan en los costos de flete marítimo, para operaciones en Guatemala:

- **Términos de contrato de compra/venta del producto**
- **Costo del flete marítimo**
- **Costo de operaciones portuarias**
- **Costo de transporte de buque a centro de acopio o planta de recepción**
- **Costo de operación de recepción en centro de acopio o planta de recepción.**
- **Liquidación de demoras/pronto despacho de buque**

Comportamiento del Comercio Exterior de Guatemala vía marítima:

Otras variables que también impactan en los costos de flete marítimo, para operaciones en Guatemala:

- **Demoras por inspecciones a buques**
- **Contaminación en las bodegas del buque**
- **Falta de integridad estanca en las bodegas de los buques**
- **Restricciones físicas y operativas en los puertos**
- **Congestionamiento en los atracaderos y en puerto**
- **Rata de carga/descarga irreal**
- **Huelgas, feriados y problemas de seguridad en el puerto**
- **Condiciones meteorológicas adversas.**

Comportamiento del Comercio Exterior de Guatemala vía marítima:

Guatemala es un país que no cuenta con recursos petroleros lo cual la hace ser un país totalmente dependiente de las variaciones en el precio del petróleo, el cual conforma el costo de flete en aproximadamente un 65%.

Según el Índice Desempeño Logístico (LPI) del Banco Mundial en el 2014, Guatemala ocupa el puesto 77 en el mundo en cuanto al desempeño logístico bajando 3 puestos con respecto al reporte anterior que fue publicado en el 2012 (2.80)

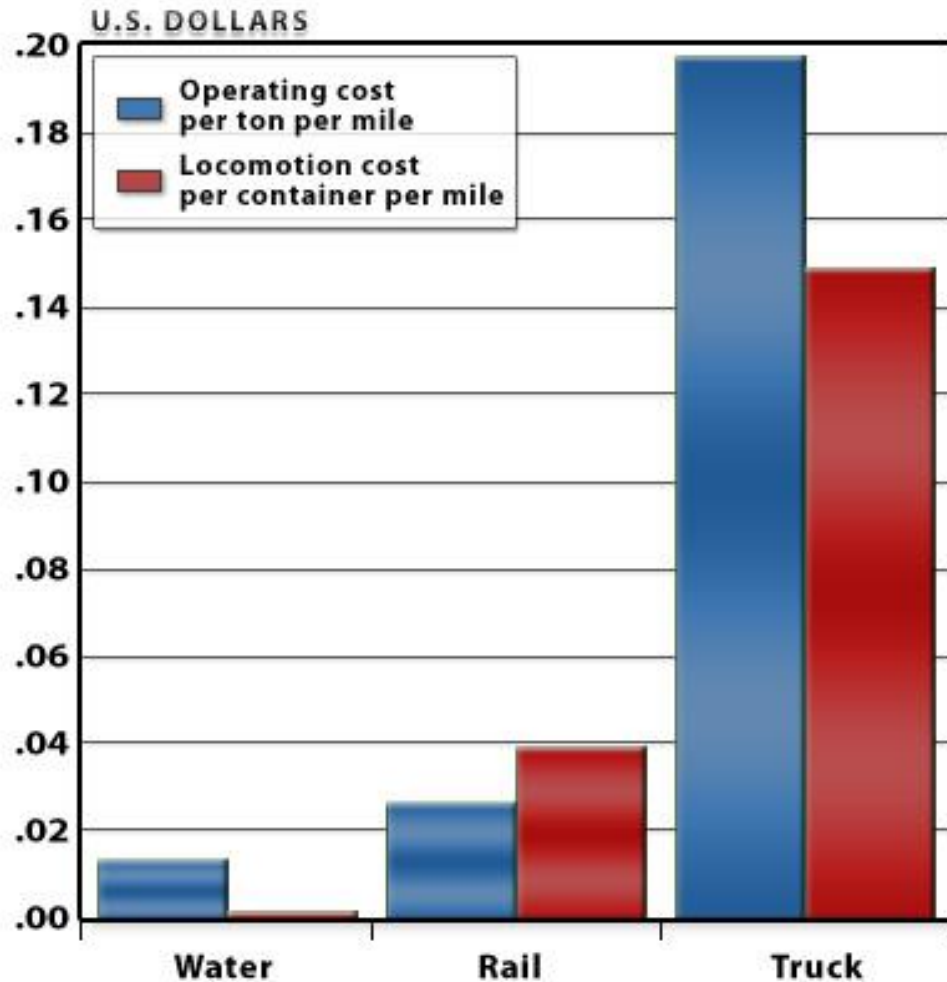
Comportamiento del Comercio Exterior de Guatemala vía marítima:

Guatemala tampoco cuenta con flota mercante registrada, ni con el respaldo del conocimiento técnico con respecto al comercio marítimo internacional.

Por aparte, su sistema portuario es complicado en cuanto a su gestión de administración y operaciones, además de que su infraestructura ya e deficiente por restricciones físicas que no se adaptan a buques de nueva generación.

COSTO DE FLETE

U.S. TRANSPORT COSTS



Typical Ocean Freight Costs (Asia-US or Asia-Europe)

	Unit	Typical Shelf Price	Shipping Costs
	1 unit	\$700.00	\$10.00
	1 unit	\$200.00	\$1.50
	1 unit	\$150.00	\$1.00
	Bottle	\$50.00	\$0.15
	1 kg	\$15.00	\$0.15
	Tin	\$3.00	\$0.05
	Can	\$1.00	\$0.01

¿POR QUE COSTOS DE FLETE Y OPERACIÓN?





Acciones en búsqueda de reducir los costos de flete marítimo

Como parte de las acciones de Gobierno, para facilitar el comercio exterior y agilizar las operaciones portuarias, permitiendo menos días de estadía de los buques en puerto, en coordinación con los Gobiernos de los otros países que integran la Region Centroamericana, han decidido impulsar la «Estrategia Marítima Portuaria Regional», tarea que han delegado en el:

Consejo Centroamericano del Transporte Maritimo (COCATRAN).



Organismo especializado que forma parte del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA)



De carácter permanente, Directorio propio y sede en la ciudad de Managua, Nicaragua.



Responde a los lineamientos y políticas del Consejo de Ministros del Transporte en Centroamérica (COMITRAN)

¿QUÉ ES
COCATRAM
?



La Secretaría Técnica de COMITRAN es la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Centroamericana (SIECA).

«Estrategia Marítima Portuaria Regional»

Misión:

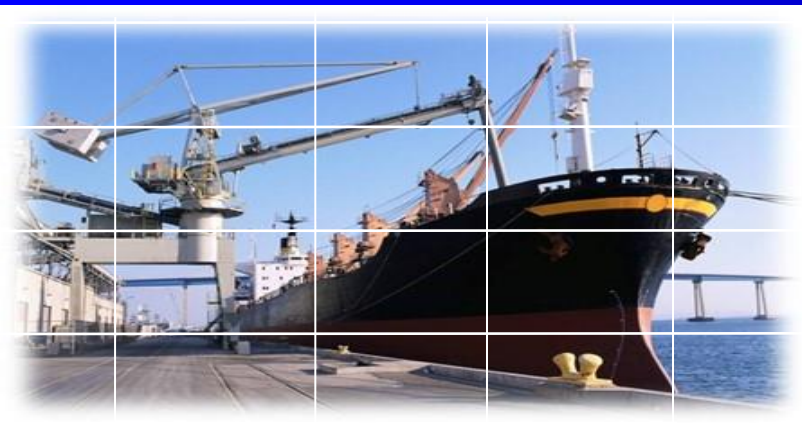
Contribuir al desarrollo del comercio marítimo de Guatemala, identificando, promoviendo e impulsando medidas, políticas y acciones en el marco de las normativas y estándares internacionales que le competen.

«Estrategia Marítima Portuaria Regional»

Áreas de Acción:

1. Transporte Marítimo:

- **Modernizar y armonizar el marco jurídico marítimo regional.**
- **Promover la instauración de un servicio regional de Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD).**
- **Garantizar la seguridad a la navegación en las rutas y espacios marítimos centroamericanos.**

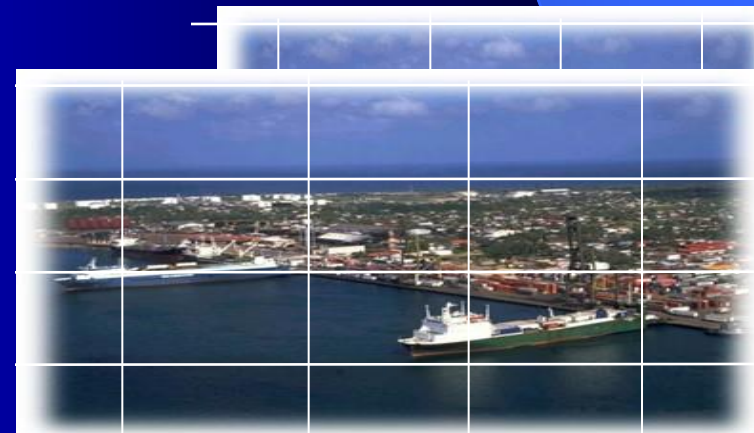


«Estrategia Marítima Portuaria Regional»

Áreas de Acción:

2. Puertos:

- **Impulsar la inversión en infraestructura portuaria física requerida para atender eficientemente la demanda presente y futura, posicionando la actividad logística en la región, con apego a las normas y prácticas relativas a la preservación del medio marino, la seguridad y protección, en sus instalaciones.**



«Estrategia Marítima Portuaria Regional»

Áreas de Acción:

3. Política Marítima Comunitaria:

- **Crear un sistema sostenible de capacitación y formación marítima portuaria que permita contar con Recursos Humanos calificados a todos los niveles y puedan contribuir al desarrollo del comercio marítimo.**

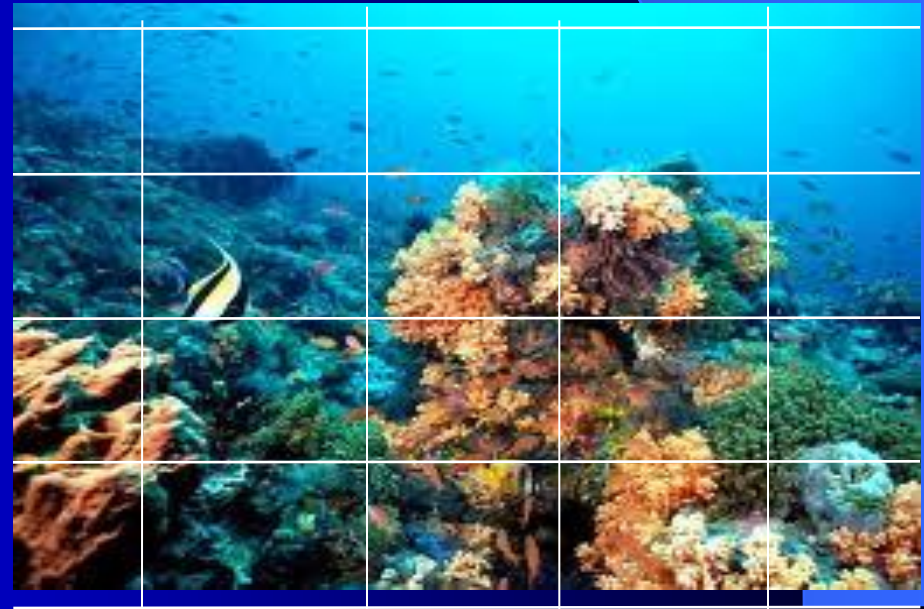


«Estrategia Marítima Portuaria Regional»

Áreas de Acción:

4. Espacios Marinos y Costeros:

- **Asegurar la protección, preservación, conservación y explotación sostenible de las zonas costeras, espacios marítimos y los recursos naturales en el mar.**



Otras Acciones en búsqueda de reducir los costos de flete marítimo

- **Mejor aprovechamiento de los TLC ya firmados**
- **Modernización y automatización de las aduanas en fronteras, puertos y aeropuertos**
- **Automatización de los procesos intrarregionales**
- **Ventanilla Única de Comercio Exterior a nivel regional**
- **Desarrollo de red multimodal para fomentar el comercio mundial**
- **Mejorar significativamente las carreteras entre los puntos de origen y los puertos.**

Comportamiento del Comercio Exterior de Guatemala: CONCLUSION PARTICULAR

La incertidumbre en la tendencia dentro del mercado de fletes marítimos, definitivamente tiene un impacto negativo en la balanza del comercio internacional, ya que constituye un aspecto globalizado, del cual la economía nacional no se puede liberar, debido a que tanto exportaciones como importaciones se ven directamente afectadas por el desconcierto en cuanto a la proyección a futuro del costo de los fletes y costo día/buque.

Comportamiento del Comercio Exterior de Guatemala:

CONCLUSIONES GENERALES

- **El dominio de los precios del mercado de fletes marítimos y costo diario de buque, depende de la oferta y la demanda.**
- **En Guatemala el poder de negociación con respecto a los costos de flete marítimo, lo colocan como un país totalmente dependiente del mercado internacional de fletes y de la incertidumbre de su comportamientos**
- **Si se tiene el respaldo técnico adecuado, hay oportunidad para que los fletadores mantengan el poder de negociación.**

UNCTAD Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation: Sustainable freight transport systems: Opportunities for developing countries

«TRANSPORTE MARITIMO, CASO GUATEMALA»

CIPREGUNTAS

**UNCTAD Multi-year Expert Meeting on
Transport and Trade Facilitation:
Sustainable freight transport systems:
Opportunities for developing countries**

«TRANSPORTE MARITIMO, CASO GUATEMALA»

¡Gracias por su atención!

Vicealmirante (R) y Lic. MBA

Julio A. Yon Rivera

jyon@atecmarsa.com

**UNCTAD Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation:
Sustainable freight transport systems: Opportunities for developing
countries.**

Ponente: Vicealmirante (R) y Lic. MBA Julio A. Yon Rivera

Entidad: Consejo de Usuarios del Transporte Internacional de Guatemala (CUTRIGUA)

Ginebra, Suiza, 14 -16 de Octubre del 2015.

***«IMPACTO DE LA EDUCACIÓN EN EL
COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL «***

CONTENIDO:

- A. Introducción:
 - 1. ¿Qué es el Comercio Marítimo Internacional?
 - 2. Morfología del planeta «Tierra»
- B. Origen del Comercio Marítimo Internacional
- C. Su impacto a nivel Nacional e Internacional.
- D. El comercio marítimo hoy
- E. Volúmenes de carga transportados por la vía marítima del 2000 al 2014
- F. Elementos del Comercio Marítimo Internacional
- G. Organización para la gestión del Comercio Marítimo Internacional
- H. Entrenamiento, Tecnificación y Profesionalización para la gestión del Comercio Marítimo Internacional.
- I. Niveles de Educación: Adiestramiento, Capacitación y Formación.
- J. Tendencia y Orientación de los países desarrollados para mejorar su comercio internacional por vía marítima:
- K. Impacto de la educación en el Comercio Marítimo Internacional, caso específico Guatemala
- L. Conclusiones
- M. Recomendaciones

«IMPACTO DE LA EDUCACIÓN EN EL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL»

A. INTRODUCCION:

1. ¿Qué es el Comercio Marítimo Internacional?

- Del latín *commercĭum*, el comercio es una actividad que consiste en la compra/venta de bienes para su transformación, reventa o utilización. Es una transacción que implica el cambio de una cosa por otra, generalmente dinero.
- Internacional, por su parte, es lo perteneciente o relativo a dos o más países o que ha trascendido las fronteras de una nación.
- Marítimo, relacionado con el medio de transporte en que se apoya el comercio para sus operaciones.

La balanza del comercio mundial se desarrolla sobre la base de las exportaciones e importaciones, en las que el flete por medio del transporte marítimo es responsable de aproximadamente el 90%.

Está comprobado, que en el comercio mundial el transporte marítimo es la opción logística más efectiva para el movimiento de mercancías y productos, ya que permite transportar grandes volúmenes de carga, a mayores distancias, a un menor costo y de forma más segura.

Por aparte, es el medio de transporte que menos contaminación aporta al ambiente y en aspectos de investigación y desarrollo ambiental promueve la mejora continua.

Anualmente, solo el flete marítimo genera aproximadamente US\$ 380 millardos, lo que representa el 5% del total generado por el comercio mundial, manteniendo la característica que el incremento en los volúmenes de este comercio, no observa una proporcionalidad con el incremento en el costo de los fletes, por ejemplo, entre los años 2000 al 2007, el incremento del comercio mundial estuvo en el orden del 12%, sin embargo el costo del flete marítimo, como generalidad, no sobrepasó el 6%.

2. *Morfología del planeta «Tierra»*

La superficie del planeta “Tierra”, está cubierto por agua en más de sus tres cuartas partes; la historia de la humanidad nos revela que las grandes civilizaciones se han asentado y desarrollado a la par de una columna de agua, por lo que este líquido ha sido considerado como vital.

B. ORIGEN DEL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL

1. Tronco Flotante

Mucho antes que el descubrimiento de la rueda, el hombre descubrió que un tronco de árbol flotaba en el agua y que al utilizar la corriente natural de un río, este tronco se podía desplazar a mayores distancias que las que él podría recorrer a pie cargando con todos sus aperos, víveres y pertenencias, por lo que tuvo la idea de unir varios troncos para aumentar la capacidad de artículos a transportar, naciendo así la rústica balsa, que después fue evolucionando en su dirección y propulsión.

2. Comercio en el “Mare Nostrum”.

Tal como nos lo muestra la historia, fueron los fenicios los que más aprovecharon las aguas del Mar Mediterráneo para evolucionar el comercio; y a partir de ello fue que el imperio romano desarrolló su teoría del “Mare Nostrum” por medio de la cual se define que la extensión marítima del mundo pertenecía a Roma y todos los que navegaran en esas aguas debían pagar el tributo correspondiente al imperio, el cual utilizó los mares para expandirse por todo el viejo mundo.

3. Descubrimiento de América

Probablemente, el antecedente histórico más importante que contribuyó a un cambio significativo en el proceso evolutivo del hombre y de su sistema de intercambio comercial, lo constituyó el descubrimiento de América en 1492, ya que cambió por completo los conceptos tradicionales y hasta supersticiosos de la navegación, así como los de las líneas marítimas de comunicación (SLOC's).

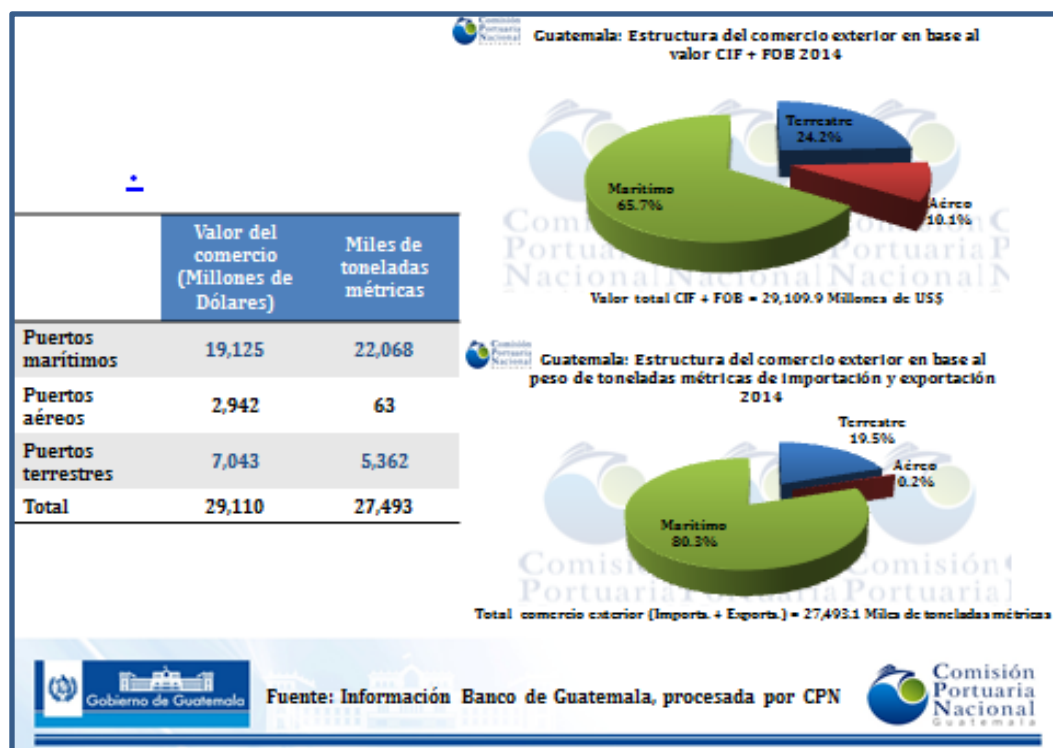
A raíz del descubrimiento del nuevo mundo, con una gran cantidad de especies nuevas y productos novedosos, el comercio marítimo no solo se incrementó, sino que fue el motor para el desarrollo de empresas ya existentes como la piratería y las conquistas. También desarrolló nuevas industrias, tales como la de empresas de clasificación y aseguradoras. Con el descubrimiento del nuevo mundo, la cantidad de oro que circulaba en el viejo mundo se quintuplicó y todo ese volumen fue transportado por la vía marítima.

Con el surgimiento de la libertad de navegación (Mare Liberum), se incrementa la piratería y los diferentes reinos en su época, se vieron obligados a artillar sus buques mercantes y a desarrollar flotas navales poderosas, que protegieran sus costas, sus buques y sus líneas marítimas de navegación, garantizando así sus intereses particulares y principalmente su comercio.

C. SU IMPACTO A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL.

1. A nivel Nacional en Guatemala

En Guatemala, el impacto del transporte marítimo en apoyo a la balanza comercial es de mucha importancia, ya que en la estructura de su comercio exterior para el año 2014, se aprecia que tomando como base el valor de los productos, por la vía marítima se transportan el 65.7%; y con base a los volúmenes operados se transporta por esta vía el 80.3% del tonelaje total de importación y exportación, de lo cual también se deriva que es por medio de los puertos marítimos que el Estado percibe la mayoría de sus ingresos fiscales.

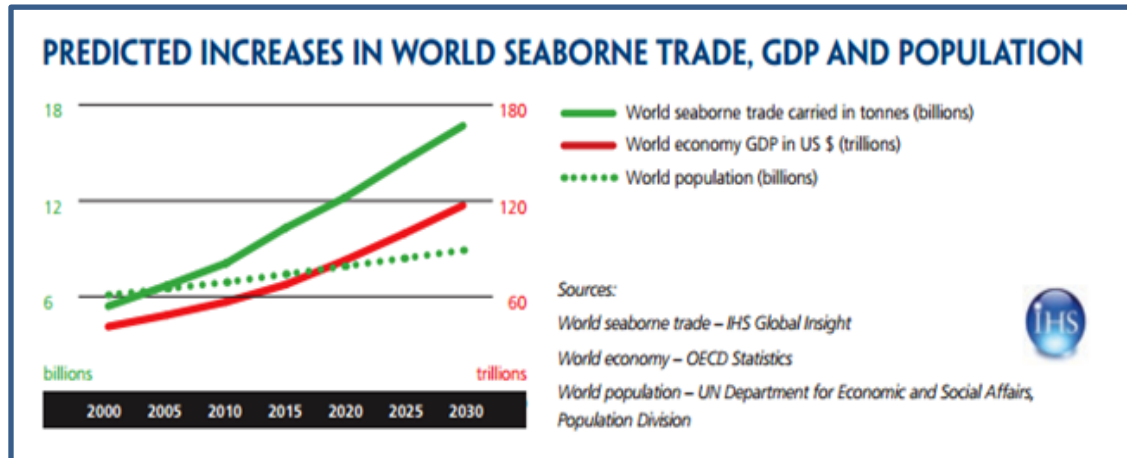


2. A nivel Internacional

Si se toma en consideración el porcentaje de volúmenes de productos que son transportados por la vía marítima a nivel internacional, no queda lugar a dudas del impacto que esta vía de transporte ejerce en la economía mundial. Se puede afirmar que no hay ningún producto terminado que en su proceso y en su costo, no incluya un porcentaje derivado de su participación en el Comercio Marítimo Internacional.

Según predicción con respecto a la relación mundial del crecimiento demográfico con el producto interno bruto y con el comercio marítimo, para el período comprendido del año 2000 al 2030, nos indica que mientras que en los 30 años, el crecimiento de la población es sostenido de 6.0 a 8.6 millones de personas (43%), el producto interno

bruto tendría un crecimiento de US\$ 50 a 120 trillardos (40%), mientras que el comercio marítimo tendrá un crecimiento de 5.2 a 17 millardos de toneladas (227%).



D. EL COMERCIO MARITIMO INTERNACIONAL HOY:

1. Globalización

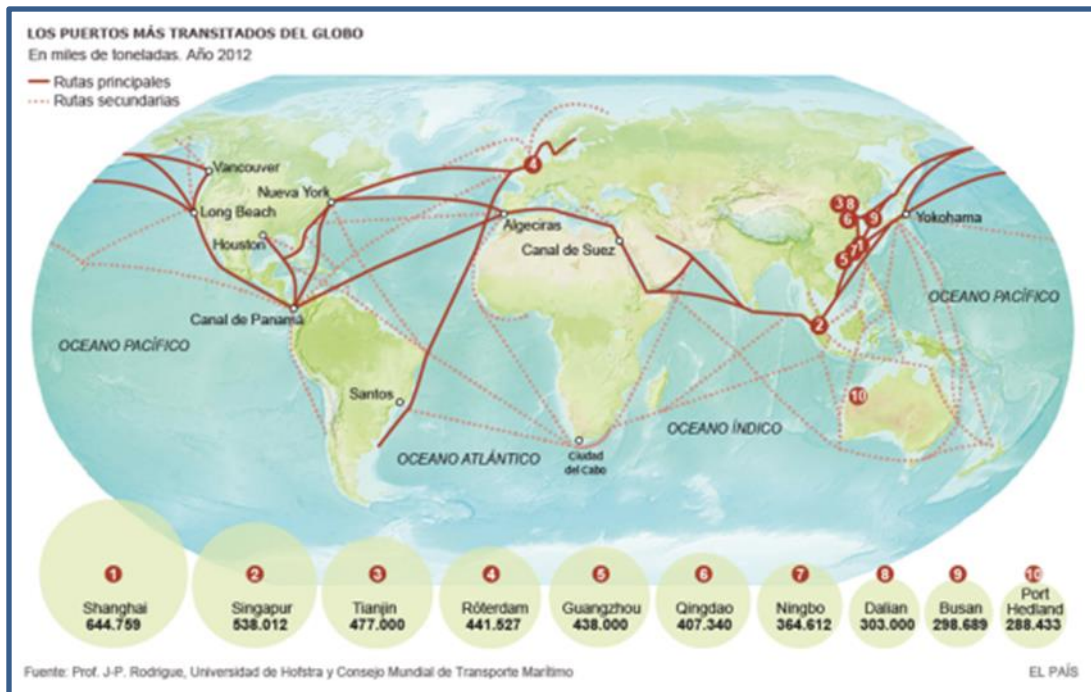
La versatilidad y velocidad en las comunicaciones, así como el fácil acceso a varias fuentes inagotable de datos en tiempo real, han disminuido considerablemente el uso del tiempo y las distancias en los procesos de negociación.

Hoy en día, en varias partes del mundo y de manera simultánea, también se cierran transacciones bancarias en línea y de forma inmediata en varias partes del mundo.

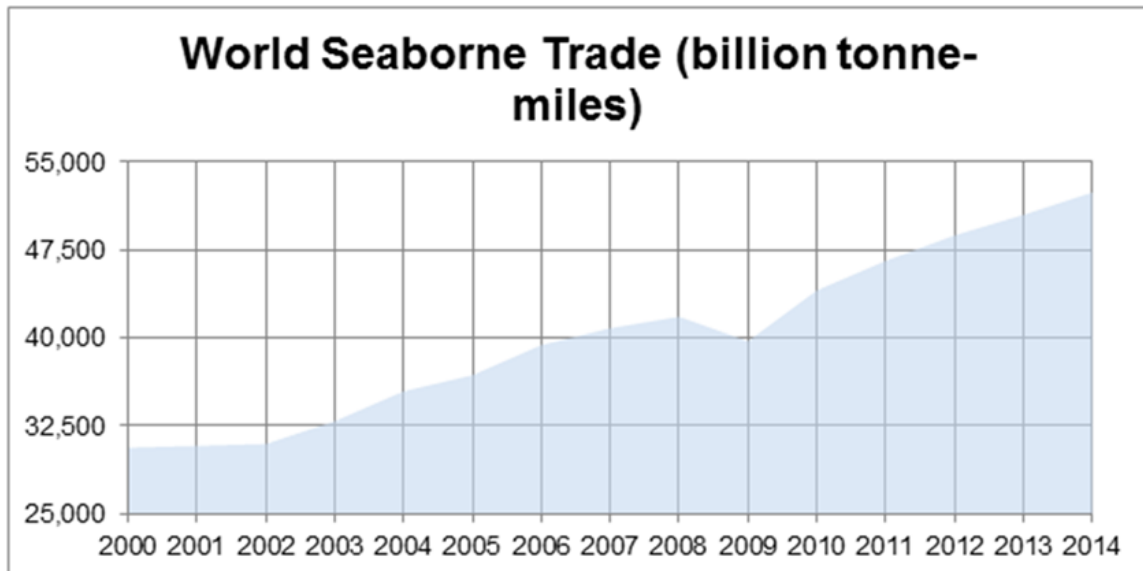
2. Oferta y demanda del transporte marítimo

Con la explosión de la globalización y el comercio internacional electrónico, se generó una mayor demanda de transporte que ofrezca seguridad, efectividad y mayor economía.

Sin embargo, con todos los adelantos que ha desarrollado el hombre en los últimos dos siglos aun dependemos de una logística integral con una mecánica sin mayores variaciones que las del siglo XVI, ya que tenemos que mover grandes volúmenes de carga que se ha generado como resultado de esos negocios globalizados de los centros de producción a los de acopio, para luego moverlos a un puerto, embarcarlos y después de ejercer la navegación, recalar en el puerto de destino para descargar y hacer llegar los productos a sus respectivos centros de acopio para proceso o distribución.



E. VOLUMENES DE CARGA TRANSPORTADOS POR VIA MARITIMA DEL 2000 al 2014

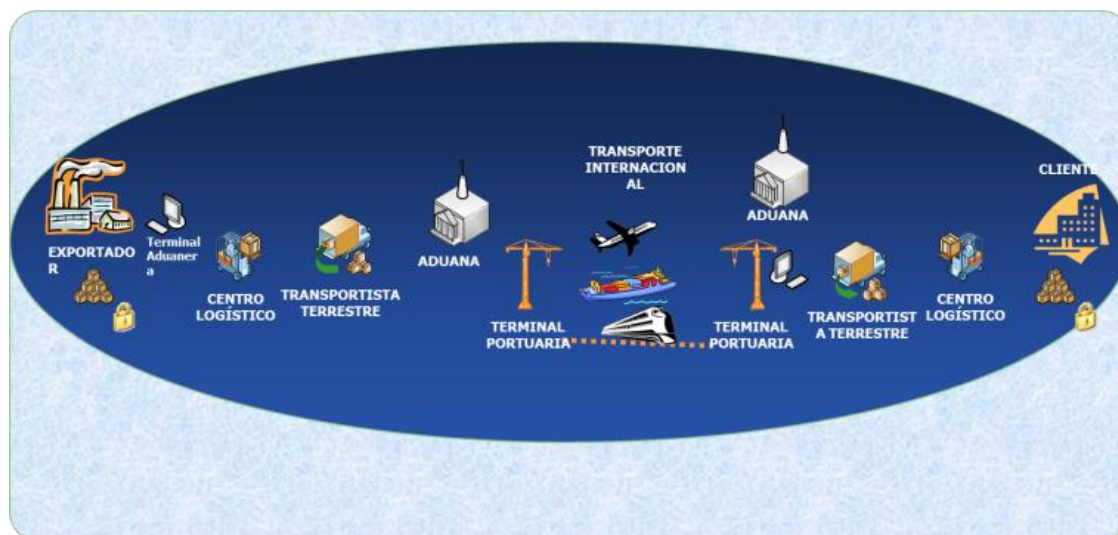


Source: UNCTAD Review of Maritime Transport, 2014

F. ELEMENTOS QUE CONSTITUYEN EL COMERCIO MARITIMO INTERNACIONAL:

1. Elementos del Comercio Internacional

Entre los principales elementos que constituyen los eslabones de la cadena logística en el Comercio Internacional, encontramos los centros de acopio, los diferentes grupos de transporte y centros logísticos, así como las aduanas, las terminales y los centros de recepción para proceso y distribución.



2. Elementos del Comercio Marítimo

Específicamente para el Comercio Marítimo, además de los elementos mencionados para el Comercio Internacional, se agregan, entre otros:

- Importador / Exportador
- Flota/Buques
- Puertos
- Líneas Marítimas de Comunicación (SLOC's)
- La práctica de la Navegación
- Sistemas de comunicación (EC)
- El elemento más importante!!! «CAPITAL HUMANO»

G. ORGANIZACIÓN PARA LA GESTION DEL COMERCIO MARITIMO INTERNACIONAL

Para el desarrollo del Comercio Marítimo Internacional, cada entidad u organización involucradas, tiene entre sus tareas:

1. *Seleccionar y proporcionar el capital humano requerido.*

De la estructuración organizacional, se definen los puestos y perfiles, que tienen que ser cubiertos por personal idóneo, esto no es más que el procedimiento para determinar las responsabilidades, deberes y la naturaleza de las tareas a ejecutar, así como las calidades y cualidades de las personas que cubrirán los puestos determinados

2. *Desarrollar en el capital humano habilidades, actitudes y aptitudes para ser lo más efectivo y satisfactorio, no solo así mismo, sino con la colectividad en que se desenvuelve, la que al final es el retrato fiel de sus miembros.*

Hay que tomar en consideración que las personas que ocuparan esos puestos deben tener la habilidad, destreza y conocimiento necesarios para alcanzar las metas y objetivos con efectividad.

.... Lamentablemente el Capital Humano no es parte de los activos de las empresas.

H. ENTRENAMIENTO, TECNIFICACION Y PROFESIONALIZACION PARA LA GESTION DEL COMERCIO MARITIMO INTERNACIONAL

Por su naturaleza, el comercio marítimo internacional es vital para la economía mundial y de un país y por lo tanto, debe ser considerado como un objetivo estratégico.

Organismos Internacionales como las Naciones Unidas o la Cámara Internacional de Comercio, han reglamentado las características del intercambio comercial a nivel internacional, pero para que esto sea efectivo, se requiere de personas con cualidades, calidades y competencias específicas según diferentes áreas de experticia.

Contar con personal debidamente calificado para desempeñarse en las diferentes áreas del comercio marítimo internacional representa un gran paso para disminuir la brecha que en este aspecto se presenta, principalmente en los países en vías de desarrollo.

No existe hasta el día de hoy, profesión liberal o nivel técnico que no se considere necesario entre los diferentes eslabones que interrelacionan el comercio marítimo internacional.

Algunas áreas de cobertura profesional y técnica que demanda el Comercio Marítimo Internacional:

1. Derecho Marítimo Internacional (Público y Privado)
2. Administración (Recurso Material, Humano y Económico)
3. Salud y Cuarentena
4. Aduanas y Asuntos Fiscales
5. Informática y Sistemas

6. Ingeniería, (Planificación, Supervisión, Evaluación y Desarrollo)
7. Logística (Suministros, Abastecimientos, Transporte, Almacenaje, Procesamiento, Embalaje, Ventas y Servicio Pos venta)
8. Mantenimiento de Facilidades, Superestructuras, maquinaria y equipo)
9. Operaciones Portuarias (Administración, Gestión, Operaciones y Mantenimiento)
10. Operaciones Marítimas (Navegación, Carga/Descarga y Estiba)
11. Seguridad Integral

Desafortunadamente, esta amplia gama de oportunidades no es apreciada en toda su magnitud y por ello encontramos deficiencias a nivel de tecnificación y principalmente de formación en los diferentes centros de educación, en donde no se consideran mallas curriculares sólidamente estructuradas para este propósito; agravándose esto, en lo relacionado al aspecto marítimo, para todos aquellos países de tendencia mediterránea que viven de espaldas al mar y a quienes se les dificulta dar cumplimiento a los Convenios y Regulaciones Internacionales suscritos, no pudiendo hacer uso adecuado de sus recursos marítimos.

I. NIVELES DE EDUCACION: ADIESTRAMIENTO, CAPACITACION Y FORMACION

1. Adiestramiento

Incrementar las habilidades del colaborador y prepararlo para desempeñarse con más seguridad y efectividad en sus labores.

2. Capacitación

Complementar la educación académica y técnica del colaborador, con el objetivo de prepararlo para emprender trabajos de mayor responsabilidad.

En el ambiente laboral, normalmente al conjunto CAPACITACION Y ADIESTRAMIENTO se le conoce con el nombre de ENTRENAMIENTO.

3. Formación

Proceso más completo y complejo que requiere de períodos de tiempo más extensos cubriendo mallas curriculares más complejas. Los niveles académicos a desarrollar en las carreras orientadas al comercio marítimo internacional deberían ser desde el nivel de Entrenamiento, hasta el de un Doctorado.

El Auditorio Objetivo son todas aquellas organizaciones, dependencias estatales o empresas privadas que de una u otra forma tienen relación con el Comercio Marítimo Internacional

4. El beneficio de una formación es efectiva cuando:

Los beneficios que se mencionan a continuación, siempre superan la inversión realizada:

- Satisface en su desarrollo a los participantes
- Genera aprendizaje constante y mejora continua
- Produce mejoras en el desempeño del puesto
- Afecta positivamente los resultados organizacionales

5. Procesos de continuidad a las iniciativas de entrenamiento y formación:

En el proceso de entrenamiento y formación, no solo se debe contemplar la inducción que se hace de tipo académico, ya que existen otras formas de adquirir conocimientos, tales como:

- Experiencia
- Destrezas Técnicas,
- Fortalezas intra personales
- Habilidades interpersonales
- Principios y Valores
- Actitudes y Sentimientos
- Creencias o modelos mentales

6. Algunas metodologías de inducción educativa para la formación y entrenamiento:

- Formación tradicional en aula.
- Formación a distancia con apoyo tutelar.
- Participación en Talleres o Seminarios
- Aprender haciendo (On the job training).
- Aprender en línea (E-learning) con o sin apoyo tutelar.
- Entrenamiento Dirigido (Coaching).
- Educación por Ejemplo (Mentoring).
- Cobertura o Haciendo sombra (Shadowing).
- Entrenamiento al aire libre (Outdoor)
- Autodidactismo.
- Asistencia a conferencias.
- Otros

J. TENDENCIA Y ORIENTACION DE LOS PAISES DESARROLLADOS PARA MEJORAR SU COMERCIO INTERNACIONAL POR LA VIA MARITIMA

Si tomamos en consideración la importancia que tiene el transporte marítimo en la balanza comercial internacional, podemos darnos cuenta de que el comercio marítimo internacional

debe ser considerado como un objetivo estratégico y por lo tanto ningún país puede obviar las diferentes tendencias futuras de la legislación, Convenios, Acuerdos o Tratados de orden Comercial Marítimo a nivel internacional, como lo son, entre otras:

- 1. Incremento de las condiciones de seguridad marítima de los buques**
- 2. Rigurosidad del régimen de protección marítima**
- 3. Preservación del medio y ambiente marino**
- 4. Mejora de los regímenes de responsabilidad del sector marítimo**
- 5. Eficiencia y control del tráfico marítimo**

Todos los países, tanto ribereños como insulares o mediterráneos, deberán considerar orientar su agenda nacional de comercio y desarrollo, hacia los objetivos inmediatos siguientes:

- 1. Participación activa en todos los procesos de elaboración, discusión y promulgación de la legislación marítima internacional., sus Convenios y Acuerdos o Tratados**
- 2. No solo ser signatarios de los Convenios marítimos internacionales, sino convertirlos en ley propia.**
- 3. Observancia, implementación y verificación a nivel nacional, como Estado Rector de Puerto o de Abanderamiento, de los instrumentos marítimos internacionales vigentes.**
- 4. Activa participación en otros foros relacionados con todos los aspectos del comercio marítimo internacional.**

K. IMPACTO DE LA EDUCACIÓN EN EL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL, CASO ESPECIFICO GUATEMALA.

Aparte de algunas aproximaciones sobre la gente que cursa estudios superiores, en Guatemala no se cuenta con la información estadística adecuada para poder determinar la forma como se integración sobre cómo se orienta y conforma la población universitaria.

Se conoce que solo una minoría alcanza a llegar a alguna de las 12 Universidades del país (Una estatal y el resto privadas), pero existe discrepancia en cuanto a las cifras, no se tiene información confirmada con respecto al número de estudiantes en cada una de las Universidades privadas, así como de la carrera que estudian, pero se estima un total de 315 mil alumnos (2.2%), que contrastan con una población de 14.3 millones de habitantes, con el 20% de habitantes entre las edades de 15 a 24 años. De esos alumnos matriculados en las Universidades, solo llegan a graduarse el 0.002%

La escasa población universitaria es la consecuencia de una deficiente cadena educativa en la que la matriculación y asistencia tienen una participación activa del 98% para el nivel

de primaria y 36 % para el nivel de básicos, disminuyéndose al 20% en el nivel diversificado.

Teóricamente una quinta parte de la población debería estar en condiciones de matricularse y asistir a la universidad, pero la deficiente calidad del ciclo educativo (Altas deficiencias en matemáticas y lectura) no los hacen aptos para atender la Universidad (93% de los graduandos no aprueban las evaluaciones).

Aunque el panorama principia a despejarse en cuanto a la educación superior, durante el período 2007 al 2009 la inscripción solo en la Universidad estatal en incrementó 19%, al pasar de 112,904 a 134,134 estudiantes, con un crecimiento matricular en los años 2007 (4.6%), 2008 (8.1%) y 2009 (5.7%), respectivamente.

En cuanto a la matriculación para estudiar a nivel de posgrado, en el periodo 2005 al 2009, tuvo un crecimiento en esta misma Universidad, del 88.8%, período en el que pasó de 2,734 a 5,161 estudiantes (Tan solo el 0.036% del total de la población nacional); este incremento en la matrícula del pos grado es el resultado del crecimiento drástico que en la oferta y diversificación de programas de la universidad estatal, que pasó de 60 a 159 en cinco años, experimentándose un crecimiento del 265%. Desafortunadamente, a nivel de posgrado, solo el 0.005% llega a graduarse.

Lucía Verdugo, oficial de educación de la oficina de UNESCO en Guatemala, al igual que nosotros, se pregunta:

“¿Cómo se puede desarrollar económica y socialmente un país con una cantidad tan limitada de profesionales?”.

L. CONCLUSIONES:

1. El Comercio Marítimo Internacional es de importancia estratégica para el desarrollo de todos los países, debido a que constituye el motor de la economía mundial.
2. Un alto porcentaje de la economía y la captación de ingresos al fisco en todos los países, se generan específicamente con el Comercio Marítimo Internacional y en los países en vías de desarrollo administrativamente no se cuenta con el personal que tenga especialidad en la materia y optimice esta oportunidad.
3. La efectividad y desarrollo del Comercio Marítimo Internacional, requiere de personal altamente capacitado en todo tipo de disciplinas y especialidades.
4. En los países en vía de desarrollo existe una gran deficiencia en el aspecto educacional y de formación con respecto al Comercio Marítimo Internacional, lo que impide integrarse de lleno y explotar de mejor forma esas áreas de oportunidad.
5. La deficiencia de carácter educativo, afecta negativamente la competitividad de los productos y la balanza comercial de cualquier país, disminuyendo oportunidades de desarrollo y encarece el nivel de vida local innecesariamente.

M. RECOMENDACIONES:

1. Incluir en la Agenda Nacional de Intereses Estratégicos en todos los países en vías de desarrollo, la mejora e implementación de la educación y formación orientada a todos los aspectos relacionados con el Comercio Marítimo Internacional.
2. En cada uno de los países, promover foros con todos los entes estatales y de iniciativa privada, para promocionar y orientar con respecto a la importancia que tiene para todos los sectores, el contar con personal debidamente formado y calificado en las diferentes especialidades que cubre el Comercio Marítimo Internacional.
3. Por ser el Comercio Marítimo Internacional de interés mundial, con el apoyo económico de los países desarrollados, promover fundaciones para apoyar la creación de mayas curriculares orientadas a la promoción de la educación en aspectos especializados del Comercio Marítimo Internacional en las diferentes Universidades de los países en vía de desarrollo.