

FACTORES QUE AFECTAN EL PROCESO DE IMPORTACIÓN DESDE LA PERSPECTIVA DE LOS AGENTES NAVIEROS EN PUERTO RICO

Claudia Anaya-Oviedo, MBA
Universidad de Puerto Rico, Recinto de Mayagüez
Colegio de Administración de Empresas
Call Box 9000, Mayagüez, PR 00681-9000
(787) 597-8330
claudia.anaya@upr.edu

María Amador-Dumois, Ph.D.¹
Catedrática Asociada
Universidad de Puerto Rico, Recinto de Mayagüez
Colegio de Administración de Empresas
Call Box 9000, Mayagüez, PR 00681-9000
(787) 832-4040 ext. 5344
mariaa.amador@upr.edu

Mario Córdova-Claudio, Ph.D.
Catedrático Asociado
Universidad de Puerto Rico, Recinto de Mayagüez
Colegio de Administración de Empresas
Call Box 9000, Mayagüez, PR 00681-9000
(787) 832-4040 ext. 5345
mario.cordova1@upr.edu

ABSTRACTO

La importación de bienes y servicios es un factor clave en el desarrollo económico de un país. En este estudio exploratorio se identifican factores claves que afectan el proceso de importación en Puerto Rico. El cuestionario a agentes navieros operando en Puerto Rico incluía 35 preguntas cerradas sobre la administración de fronteras, entorno empresarial e infraestructura de puertos, transporte y comunicaciones. La mayoría de las áreas presentan problemas. Once preguntas tuvieron resultados positivos (31%), siete neutrales (20%) y 17 negativos (49%). Las áreas de mayor problema fueron el aumento de costos debido a cambios en regulaciones, las actitudes sobre proyectos empresariales fallidos, el crimen, y la coordinación entre la Autoridad de Puertos y los operadores. Estos resultados presentan retos para el gobierno e industrias involucradas en el proceso de importación.

Palabras claves: Proceso de importación, navieros, agentes navieros, Puerto Rico

¹ Autor para la correspondencia

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

INTRODUCCIÓN

En el siglo XX, las políticas públicas de desarrollo económico y comercio internacional se centraron en dos visiones: sustitución de importaciones y promoción de exportaciones. Aunque ambas visiones son proteccionistas, la política de sustitución de importaciones tenía el propósito específico de reducir la dependencia en productos y servicios internacionales mediante la disminución de las importaciones y el aumento en la producción local. Desde los 1980s, los países seguidores de esa política comenzaron a cambiar debido a las grandes desventajas causadas que incluyeron falta de especialización, dinámicas de ineficiencias internas y uso inadecuado de recursos. Aunque la experiencia de sustitución de importaciones como política pública a largo plazo no resultó, continúa la percepción de que las exportaciones son buenas y las importaciones son malas. El desarrollo económico necesita de exportaciones e importaciones. Paul Krugman, premio Nobel en economía del 2008, en su escrito “What do undergrads need to know about trade?” (Krugman, 1993) indica que en el curso introductorio de economía se debe enseñar que el propósito principal del comercio internacional son las importaciones no las exportaciones ya que las exportaciones ayudan a obtener las divisas para poder pagar las importaciones de los bienes y servicios que se necesitan y desean.

La mayor parte del comercio internacional (alrededor de un 90 por ciento) se hace mediante transportes marítimos (“Shipping and World Trade: Key Facts,” 2012). Puerto Rico, por ser una isla, depende mayormente de los puertos marítimos. En 2011, los puertos de San Juan y Mayagüez fueron clasificados en las posiciones 18 y 32, en términos de unidad equivalente de contenedores de veinte pies en los puertos aduaneros de los Estados Unidos de América (“U.S. Waterborne Foreign Trade by Custom Districts,” 2013).

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

Una de las funciones de los puertos es maximizar la integración con las industrias de la región a la que sirve, por lo que un mal funcionamiento repercute en el entorpecimiento del desarrollo y crecimiento económico del área (Clark, Dollar, & Micco, 2004; Fugate, Mentzer, & Stank, 2010). Es necesario conocer los factores que afectan el proceso de importación para trabajar en un mejoramiento de éstas y lograr una mayor eficiencia que le permita ser un punto clave dentro de la cadena logística y de distribución. Clark, Dollar and Micco (2004) encontraron que “un mejoramiento en la eficiencia de los puertos de un 25 a 75 porcentual reduce los costos de envío por más de un 12%.” Menores costos de importación se pueden traducir en mayores márgenes de ingresos para las empresas y precios menores para los consumidores.

Las investigaciones académicas y profesionales sobre el proceso de exportación son amplias, mientras que las investigaciones sobre el proceso de importación son escasas (Hausman, Lee, Napier, Thompson, & Zheng, 2010; Liang & Parkhe, 1997; Seyoum, 2009). En Puerto Rico, existen pocos estudios sobre el proceso de importación (Anaya-Oviedo, Cordova-Claudio, & Amador-Dumois, 2013; Anaya-Oviedo, 2012). La mayoría de los artículos relacionados a la importación son sobre su efecto económico y en la política pública (Baer, 1959; Carro-Figueroa, 2002; Irizarry-Mora, 2002; Wasow, 1978; Weisskoff & Wolff, 1975). El objetivo de este estudio es contribuir a la literatura sobre los factores que afectan el proceso de importación desde la percepción de los navieros y agentes navieros operando en Puerto Rico.

REVISION DE LITERATURA

La revisión de la literatura para este estudio se divide en tres áreas principales: proceso de importación, puertos marítimos y factores afectan las transacciones comerciales fuera de las fronteras.

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

Proceso de Importación

El proceso de importación se define como el movimiento o la transferencia de productos de un país a otro, de manera legítima a través de una cadena logística plenamente establecida. La importancia de las importaciones es la incorporación de tecnología e innovación en los procesos productivos locales y el abastecimiento de los mercados internos con productos y materias primas que el mercado local no provee o provee de manera ineficiente. Esto conduce a mejores condiciones para el desarrollo de la competencia de los productos locales. Las importaciones al igual que las exportaciones son la base del comercio internacional, por lo que es un proceso altamente regulado a través de la Aduana Federal y está sujeto a acuerdos comerciales (Haughton, Grenoble, Thomchick, & Young, 1999). Las principales agencias del gobierno federal de los EUA y de Puerto Rico involucradas en el proceso de importación son Aduanas Federal (*U.S. Customs and Border Protection*), Departamento de Comercio Federal (principalmente con su oficina de *International Trade Administration*), Autoridad de Puertos de Puerto Rico y Departamento de Hacienda de Puerto Rico.

El proceso de importación comienza con la negociación de un vendedor de un país y un comprador de otro país donde se determinan los parámetros en los términos de compra, incluyendo los términos de comercio internacional (mejor conocidos como por sus siglas en inglés *INCOTERMS*) (“ICC - Incoterms,” 2011). En el proceso participan el vendedor, comprador e intermediarios. Entre los intermediarios se puede encontrar el corredor de aduanas (también conocido como agente de aduanas), promotor de carga, agente cargador, fletador, agente de fletes, consolidador, expedidor, agente transportista o transportista. En ocasiones, los diversos servicios de documentación y transporte se consolidan entre uno o dos intermediarios. Antes de que el

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

producto es embarcado hacia Puerto Rico, la naviera debe poseer los documentos del embarque, donde se especifica el corredor de aduana encargado de realizar la entrada del producto en el lugar de destino. Si los términos de la compra indican que el suplidor escoge la naviera, éste debe informar al corredor de aduanas cual es el número único de embarque que es asignado a esta carga.

Las leyes de Cabotaje de los EUA limitan las embarcaciones de carga desde y hacia Puerto Rico. La ley sólo permite la utilización de embarcaciones con bandera americana (Alameda-Lozada, 2002; Domínguez, 1990; Rivera, 2012). Por lo tanto, la embarcación sin bandera americana debe primero llegar a un puerto oceánico de los Estados Unidos o a otro que sea previamente definido, para que luego esta carga sea recogida por una embarcación de bandera americana que llegará a un puerto en Puerto Rico. De acuerdo al Programa 10 + 2 de Aduanas, se debe informar 24 horas antes de salir del último puerto que el barco va en ruta hacia el puerto final. Este programa se deriva de la política de seguridad nacional de los EUA y es administrado por Aduana Federal. Luego de que el agente cumpla con todas las especificaciones y pagos por concepto de importación, el contenedor pasa a ser escaneado por la Autoridad de Puertos con el objetivo de verificar que el interior del contenedor traiga lo que se informa en la documentación. Una vez la carga o contenedor se encuentra en el puerto, esta puede durar hasta 15 días en las bodegas especiales de almacenamiento de la Aduana y en dado caso que la carga no sea reclamada por el agente de Aduana o la persona notificada para recoger, la agencia marítima o naviero emite una información de que no se ha hecho el retiro de la carga. Las transacciones de Aduana Federal se hacen en los puertos.

Puertos Marítimos

El puerto marítimo es un espacio destinado y orientado exclusivamente al flujo de mercancías y personas, asegurando un espacio a las embarcaciones que llevan a cabo estas

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

actividades. Se caracterizan por ser estructuras con funciones que integran las actividades de logística, comercio y cadena de suplidores. El crecimiento de la demanda de productos y servicios a nivel global ha provocado que la logística internacional junto con la consolidación de la industria marítima han causado cambios en la mayoría de puertos. La relevancia de los puertos se deriva del hecho de que éstos son un enlace clave en la cadena de suplidores y su nivel de eficiencia. Los puertos afecta los sistemas de logística, disminuye costos y tiempos de entrega de los productos permitiendo que se cumplan los requerimientos de cada una de las partes que participa en la cadena de suplidores (Wu, Yan, & Liu, 2010). Chaparria, Compés-López y Aznar-López (2003) evaluaron la cadena logística portuaria de países de América del Sur determinaron que los accesos a los diferentes puertos por vías terrestres requieren ser mejoradas. Algunos puertos carecen en su totalidad de la conexión intermodal barco-ferrocarril. En otros, las vías de acceso se congestionan provocando demoras tanto para la entrada y salidas de transporte terrestre. Los puertos de Guayaquil en Ecuador y Arica en Chile son considerados los puertos con mejor acceso terrestre, a pesar que no tiene conexión o no estaban operando una línea férrea al momento del estudio. Los puertos de Puerto Rico son administrados por la Autoridad de Puertos o por gobiernos municipales. Hay trece puertos pero la mayoría no son puertos de entrada de importaciones de mercancías. Los tres puertos de carga principales están en San Juan, Ponce y Mayagüez. La gráfica uno muestra los puertos marítimos y aeropuertos en Puerto Rico. El enfoque de los puertos marítimos de Puerto Rico está en el cliente local, incluyendo las empresas multinacionales que operan en Puerto Rico, aunque tiene una pequeña operación de transbordo para algunas otras islas del Caribe.

Gráfica 1. Puertos Marítimos y Aeropuertos en Puerto Rico

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico



Fuente: <http://prpa.pr.gov/info>

La mayoría de los productos consumidos o utilizados en Puerto Rico vienen de fuera incluyendo comercio doméstico con los EUA y comercio internacional con los otros países. Además de petróleo, los productos más importados son materias primas para las operaciones de fabricación de manufactura, principalmente productos químicos utilizados en la industria farmacéutica. Puerto Rico también importa una gran parte de sus productos de consumo, como los vehículos, equipos electrónicos, alimentos y bienes de consumo. Ya que las transacciones comerciales con empresas y organizaciones fuera de Puerto Rico, incluyendo el comercio doméstico con los EUA continentales, son tan importantes para la economía de Puerto Rico es de suma importancia entender los factores que afectan del comercio entre fronteras.

Factores que Afectan de Comercio entre Fronteras

El Índice Global de Facilitación al Comercio (IGFC) del Foro Mundial Económico y el Índice de Desempeño Logístico (IDL) del Banco Mundial miden factores que afectan el comercio internacional (“WB - Logistics Performance Index,” 2012, “The Global Enabling Trade Report

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

2012,” 2012). Aunque Puerto Rico no se encuentra en estos índices, sí está en otros índices internacionales, como el Índice de Facilidad para Hacer Negocios (IFHN) del Banco Mundial y el Índice de Competitividad Global (ICG) del Foro Económico Mundial. El ICFC y el IDL se componen de algunos de los datos obtenidos en el Índice Global de Facilitación al Comercio (IGFC) del Foro Mundial Económico y el Índice de Desempeño Logístico (IDL) del Banco Mundial.

En el IFHN del 2013, Puerto Rico está en la posición 87 de 189 países en el área de comercio internacional (“Trading Across Borders,” 2013). El IFHN indica que el proceso de importación en Puerto Rico requiere ocho documentos, se tarda alrededor de 15 días y cuesta alrededor de US\$1,350 (“Trading Across Borders,” 2013). En el IDG 2013 -2014, Puerto Rico está en la posición 30 de 148 países (“The Global Competitiveness Report 2013 - 2014,” 2013).

En el IGFC divide los factores afectan el comercio internacional en cuatro áreas: acceso a mercados domésticos e internacionales, administración de frontera, infraestructura de transporte y comunicación y el entorno empresarial. Literatura académica y profesional corrobora los áreas del IGFC: acceso a mercados domésticos e internacionales (Davis & Weinstein, 2003; Mayer & Zignago, 2005), administración de fronteras (Leonidou, 2004; Sánchez et al., 2003), infraestructura de transporte (Blonigen & Wilson, 2008; Clark et al., 2004), infraestructura de comunicaciones (Fink, Mattoo, & Neagu, 2005; McIvor & Humphreys, 2004), y entorno empresarial (Charoensukmongkol & Sexton, 2011; Cole, 2011; Goonatilake, Herath, Herath, & Tyska, 2009).

Los gobiernos tienen la responsabilidad de crear ambientes favorables para el desempeño de los negocios. Porter (2008) plantea que el gobierno debe asumir un rol más efectivo al darle apoyo al sector privado en nuevas iniciativas económicas. La importancia de los gobiernos radica

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

en el marco legal y administrativo que debe existir en la interacción de este con los ciudadanos, instituciones y las empresas. Algunos factores gubernamentales que de algún modo afectan las operaciones de las empresas son la regulación excesiva, deshonestidad en las contrataciones públicas y la falta de confianza en los funcionarios públicos (Anaya-Oviedo et al., 2013; Davis & Weinstein, 2003; Mayer & Zignago, 2005; “The Global Competitiveness Report 2013 - 2014,” 2013, “The Global Enabling Trade Report 2012,” 2012).

Otro aspecto importante es el desarrollo de la infraestructura. La ausencia de infraestructura en una nación no sólo tiene grandes repercusiones a nivel social y de inversión, sino también un efecto inmediato sobre las industrias que operan, ya que no hay disponibilidad de redes que faciliten la distribución y comercialización de los bienes, encareciendo los productos y por lo tanto disminuyendo su competitividad a nivel mundial (“The Global Competitiveness Report 2013 - 2014,” 2013). La tecnología e innovación son otros elementos que deben estar presentes en todas las actividades de una economía nacional. En el Informe de Competitividad Global 2013-2014, el pilar de la tecnología mide la agilidad con la cual una economía adopta tecnologías existentes para llegar a altos niveles de desempeño en sus operaciones diarias y procesos de producción (“The Global Competitiveness Report 2013 - 2014,” 2013). La eficiencia de los puertos ha sido tema de estudio por diferentes investigadores que han utilizado metodologías que se adecuan al tipo de puerto y a los factores que condicionan sus operaciones (Bichou & Gray, 2005; De Monie, 1987; Fugate et al., 2010; González & Trujillo, 2009; Park & De, 2004; Roll & Hayuth, 1993; Sánchez et al., 2003; So, Kim, Cho, & Kim, 2007). Coto-Millán, Banos-Pino y Rodríguez-Alvarez (2000) encontraron que 27 puertos españoles se desempeñan en un nivel promedio de eficiencia técnica. De la misma manera los puertos oceánicos de México han aumentado su eficiencia anual, gracias a una serie de reformas, y se han logrado clasificar en puertos de turismo, transporte de petróleo,

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

y puertos para carga y pesca, dependiendo de si están ubicados en la zona costera del Pacífico o del Golfo de México (Estache, González, & Trujillo, 2002). Blonigen y Wilson (2008) en su estudio comparan la eficiencia desde el punto de vista de los cargos de importación que son todos los factores que afectan los costos de envío, como las tarifas, cargos por distancia y administración de las instalaciones entre otros. En este estudio, los puertos de San Juan, Ponce y Mayagüez fueron incluidos en la muestra de 50 y quedaron en los lugares 46, 47 y 48 respectivamente. La finalidad de los estudios que analizan las operaciones de los puertos marítimos es diversa y va desde la relación entre la gestión y la eficiencia hasta generar “rankings” de estos para establecer comparaciones. Esta investigación no se limita a la eficiencia del puerto sino que abarca otros factores del ambiente externo que afectan en el proceso de importación de mercancía desde la perspectiva de los navieros y agentes navieros.

METODOLOGÍA

Esta investigación es un estudio exploratorio. La población son los agentes navieros debidamente autorizados por la Autoridad de Puertos de Puerto Rico para operar en Puerto Rico. Los navieros tienen como función, anunciar y coordinar con las autoridades del puerto de San Juan, todos los servicios de arribo, atraque y zarpe de las embarcaciones. Son los encargados de transportar la mercancía doméstica e internacional a los puertos de la isla. La población total de agentes navieros que tienen vigente su licencia de operación y utilizan actualmente los puertos en Puerto Rico para el proceso de importación de productos son 17. Esta información fue suministrada por el Negociado Marítimo de la Autoridad de Puertos de Puerto Rico a través de una lista denominada Agentes Navieros. Debido al limitado tamaño de la población se decidió realizar un censo.

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

El instrumento que se utilizó para recoger los datos fue un cuestionario en inglés evaluado por expertos en el tema y pasó el proceso de revisión y aprobación del Comité para la Protección de Seres Humanos en Investigación de la institución de los investigadores. Las preguntas del instrumento provienen de dos fuentes: el Índice de Competitividad y del estudio titulado “Evaluación de los principales puertos de América del Sur, Análisis Institucional, Técnico y Económico” (“WB - Logistics Performance Index,” 2012, “The Global Enabling Trade Report 2012,” 2012, “WEF Global Competitiveness Report,” 2012; Chaparpria et al., 2003). Este instrumento contiene 41 preguntas cerradas y una pregunta abierta. De las preguntas cerradas, tres son del área de administración de fronteras, treinta son de infraestructura de transporte y comunicaciones y ocho son sobre el entorno empresarial. Las preguntas de infraestructura portuaria se enfocan en el puerto de San Juan debido a todos los agentes navieros entran importaciones por ese puerto. Entre las 30 preguntas de infraestructura se incluyeron cinco sobre los puertos de Yabucoa, Guayama, Guánica, Ponce y Mayagüez que no están incluidas en los resultados por su poca participación. Las respuestas a cada pregunta tienen una escala de valores del 1 al 7, donde el uno indica que está de acuerdo con la opción de respuesta del lado izquierdo, cinco círculos equidistantes no numerados entre el uno y el siete, y el siete que está de acuerdo con la opción del lado derecho.

En el proceso de recopilación de datos el primer paso fue depurar la lista de navieros. Se contactó a cada compañía que estaba en la lista a través de llamadas telefónicas, cuyo objetivo era conocer cuál era la función que realizan en el puerto y determinar si hacían parte de las características de la población. Se eliminaron las compañías que estaban en la lista que solamente se no se dedicaban a la importación de mercancía.

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

El segundo paso fue la entrevista telefónica donde se explicó los objetivos de la investigación y la importancia de su opinión. De acuerdo a información suministrada por ellos, con referencia a su relación con el puerto, se les preguntaba si deseaban participar del estudio a través de un cuestionario que estaba disponible en internet por medio de un servicio de encuestas llamado *Survey Monkey*. En algunos casos fue necesario mandar varias cartas con los objetivos de la investigación y especificando la manera en que iban a participar. Luego de este proceso se definió el número total de población que fue 17. La encuesta estuvo disponible desde el 30 de enero de 2012 hasta el 23 de marzo de 2012. En el análisis exploratorio de datos se utilizó el cálculo de valores mínimos, cuartil 1, mediana, cuartil 3 y máximos para cada una de 35 de las 41 preguntas cerradas. La importancia de éste análisis es que a través de éste se pueden observar ciertos patrones de comportamiento de los datos obtenidos, que ayudan a generar conclusiones sobre los objetivos del estudio.

ANÁLISIS DE RESULTADOS

Los agentes navieros sirven de representación a alguna empresa naviera en el puerto. El agente naviero realiza todos los trámites respectivos a cada proceso en nombre de la naviera y es responsable ante el puerto de cumplir a cabalidad con todas las tareas asignadas en su representación. La tasa de respuesta de esta población fue de 58.58%, ya que participaron 10 de las 17 compañías navieras o su agente naviero. Los participantes fueron siete hombres (70%) y tres mujeres (30%). La mayoría de los participantes tiene sobre once años de educación formal (50% tiene de 11 a 15 años y 40% tiene más de 15 años). En la posición actual, la mayoría tiene de seis a 10 años (60%) seguido por más de 15 años (30%) y de 11 a 15 años (10%). Este último resultado nos revela que las opiniones recogidas en el cuestionario provienen de personas que

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

tienen experiencia en el proceso de importación de productos. La tabla uno presentan los resultados de las preguntas cerradas en términos de mínimo, mediana, máximo y cuartiles.

Tabla 1. Resultados de las Preguntas Cerradas en Mínimo, Máximo, Mediana y Cuartiles

| Áreas | Número de pregunta | Mínimo | Q1 | Mediana | Q3 | Máximo |
|-----------------------------|--------------------|--------|------|---------|------|--------|
| Administración de fronteras | P21 | 2 | 2 | 3 | 5 | 7 |
| Administración de fronteras | P26 | 1 | 1 | 1 | 3.25 | 7 |
| Administración de fronteras | P27 | 1 | 1 | 3.5 | 4 | 7 |
| Entorno Empresarial | P03 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 |
| Entorno Empresarial | P04 | 1 | 1 | 1.5 | 2 | 5 |
| Entorno Empresarial | P05 | 1 | 1 | 3 | 6 | 6 |
| Entorno Empresarial | P19 | 1 | 3 | 7 | 7 | 7 |
| Entorno Empresarial | P22 | 1 | 2 | 2.5 | 4.5 | 7 |
| Entorno Empresarial | P37 | 1 | 2 | 3 | 4.75 | 6 |
| Entorno Empresarial | P39 | 1 | 3 | 4 | 4.75 | 7 |
| Entorno Empresarial | P40 | 1 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Infraestructura | P06 | 1 | 2.5 | 4 | 5 | 7 |
| Infraestructura | P07 | 2 | 3 | 4 | 4.75 | 7 |
| Infraestructura | P08 | 1 | 2.25 | 4 | 5.75 | 7 |
| Infraestructura | P09 | 1 | 1 | 5 | 5 | 7 |
| Infraestructura | P10 | 1 | 3.25 | 4 | 6 | 7 |
| Infraestructura | P11 | 2 | 3.25 | 4 | 5.75 | 7 |
| Infraestructura | P12 | 2 | 3 | 4 | 5.75 | 7 |
| Infraestructura | P13 | 2 | 2 | 3 | 4 | 7 |
| Infraestructura | P14 | 1 | 2 | 2.5 | 5.25 | 7 |
| Infraestructura | P15 | 3 | 6 | 6 | 7 | 7 |
| Infraestructura | P16 | 1 | 3 | 3 | 3.75 | 7 |
| Infraestructura | P17 | 2 | 2.25 | 3 | 4.75 | 7 |
| Infraestructura | P18 | 2 | 3 | 3 | 3 | 6 |
| Infraestructura | P20 | 1 | 1 | 2 | 2 | 7 |
| Infraestructura | P23 | 1 | 6 | 6 | 6.75 | 7 |
| Infraestructura | P24 | 3 | 6 | 6 | 6.75 | 7 |
| Infraestructura | P25 | 2 | 3.5 | 5 | 6 | 7 |
| Infraestructura | P28 | 1 | 1.25 | 3 | 4 | 6 |
| Infraestructura | P35 | 1 | 3.75 | 6 | 6.75 | 7 |
| Infraestructura | P36 | 1 | 4.25 | 5 | 6 | 7 |
| Infraestructura | P38 | 1 | 1.5 | 3.5 | 4 | 7 |
| Infraestructura | P41 | 1 | 2 | 3 | 3 | 7 |
| Infraestructura | P42 | 2 | 3.5 | 5 | 5.75 | 6 |
| Infraestructura | P43 | 2 | 4.5 | 6 | 6 | 7 |

Administración de Fronteras

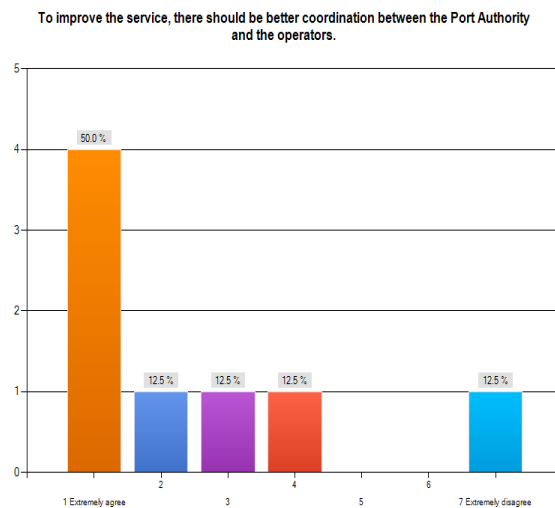
Los agentes navieros encuentran que el tiempo de procedimiento de información entre los agentes y Aduana Federal es adecuado. Con relación a las importaciones, se les preguntó (pregunta 21 - P21) si el tiempo empleado entre los agentes y Aduana Federal es apropiado, ninguno escogió

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

el 1 (extremadamente de acuerdo), el 22.2% de los encuestados le dio un valor de 2, otro 33.3% le dio un valor de 3, el 22.2% le dio un valor de 5, el 11.1% escogieron un valor de 6 y el 11.1% restante esta extremadamente en desacuerdo. La mediana de esta pregunta fue 3. Estos resultados comparan con otros puertos en América del Sur (Chaparpria et al., 2003).

Aunque la administración de la frontera es adecuada cuando se trata de la interacción con Aduana Federal, no tiene la misma opinión de la interacción entre la Autoridad de Puertos de Puerto Rico y los operadores. El cuestionario incluyó dos preguntas (P26 y P27) relacionadas al servicio provisto por la Autoridad de Puertos de Puerto Rico. La figura 1 presenta los resultados

de la pregunta 26 que tuvo una mediana de 1. El 50% de los participantes indicaron que estaban extremadamente de acuerdo (1) que para mejorar el servicio se necesita una mayor coordinación entre la Autoridad de Puertos y los operadores. El 12.5% de los agentes dieron un valor de 2, el 12.5% un valor de 3, un 12.5% un valor de 4 y otro 12.5% un valor de 7. Estos resultados indican que el puerto de San Juan necesita mejorar su operación conjunta con los navieros.



Los agentes navieros encuentran que el servicio al cliente del puerto de San Juan está subdesarrollado en comparación con puertos pares en el este de los EUA (P26). La mediana de la pregunta 26 es 3.5. El 30% de los agentes dieron un valor de 1 (extremadamente subdesarrollado), 20% un valor de 3, 30% un valor de 4, 10% un valor de 5 y 10% un valor de 7 (bien desarrollado y eficiente basado en estándares internacionales). Los resultados presentan oportunidades de

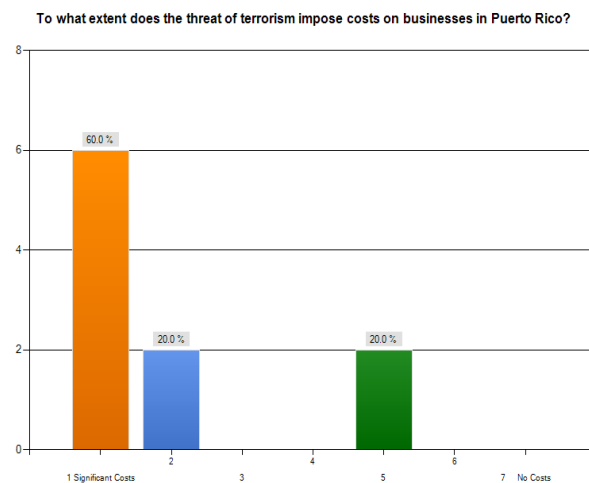
Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

mejoramiento para la Autoridad de Puertos de Puerto Rico El entorno empresarial es otra área que afecta el proceso de importación.

Entorno Empresarial

Preguntas del entorno empresarial se enfocan leyes, ambiente empresarial, economía subterránea y efecto de la inversión extranjera directa en el desarrollo económico. Los participantes indicaron que las leyes anti terroristas (pregunta 3 – P3) aumentan los costos de hacer negocios (mediana de 1, costos significativos). La figura 2 presenta los resultados de la pregunta tres donde 60% contestó el valor 1, 20% contestó el valor 2 y 20% dio como respuesta el 5. El

gobierno de los EUA implanta regulaciones que velan por la seguridad nacional pero los costos los asumen las compañías que mueven la carga. El rango de pago por revisión de contenedor es de \$58 a \$70 dependiendo de su tamaño. También indicaron que los cambios en leyes y regulaciones sobre importación



causan incertidumbre en los agentes navieros (pregunta 22 – P22). La mediana de P22 es 2.5 (de acuerdo). Una ley que los agentes navieros entienden no les afecta es la Ley de Cabotaje (pregunta 19 – P19). El 56% de los encuestados contestó que estaban extremadamente en desacuerdo a este postulado (valor de 7), el 22% escogió un valor de 6, el 11% escogió un valor de 3 y el 11% opinó que estaba extremadamente de acuerdo (valor de 1). La mediana de P19 es 7. Las leyes de Cabotaje en Puerto Rico benefician a los navieros que son todos de bandera americana.

Otra área que los encuestados indicaron que aumenta los costos de hacer negocios es el crimen organizado (pregunta 4 – P4) con una mediana de 1.5 (costos significativos). El 50%

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

escogió un valor de 1 (costos significativos), el 30% el valor de 2, el 10% el valor de 3 y el restante 10% el valor de 5. La mayoría de los encuestados encontró que la mayoría entiende que la mayoría de la actividad económica no es declarada al estado (mediana de 3). El valor 1 significaba que mucha de la actividad económica no es declarada totalmente. El otro extremo de 7 significaba que mucha de la actividad económica es declarada. El 30% escogió un valor de 1, el 30% escogió un valor de 3 y el 40% escogió un valor de 6.

Las preguntas 37, 39 y 40 (P37, P39 y P40) también se incluyen en el área de entorno empresarial. Los agentes navieros encuestados encuentran que en Puerto Rico cuando un proyecto empresarial fracasa se considera mayormente una vergüenza (mediana de 2). Un 22% de los participantes escogió un valor de 1 (una vergüenza), un 33% escogió un valor de 2, un 22% escogió un valor de 3, un 11% escogió un valor de 4, y un 11% escogió un valor de 7.

En cuanto la calidad de las investigaciones científicas en instituciones en Puerto Rico (P39), no existe un consenso. El valor 1 significaba muy pobre y el valor 7 significaba los mejores en su área a nivel internacional. Un 20% de los participantes escogió un valor de 1, un 20% escogió un valor de 3, un 20% escogió un valor de 4, un 20% escogió un valor de 5, un 10% escogió un valor de 6 y un 10% escogió un valor de 7.

La mediana de la última pregunta de esta área (P37) es 3 que significa que la mayoría de los encuestados encuentran que la inversión extranjera directa no trae nueva tecnología a Puerto Rico. Seis de ocho preguntas indican una percepción de un entorno empresarial negativo. La pregunta sobre la calidad de las instituciones de investigación y desarrollo tuvo una mediana de 4 y respuestas equivalentes en ambas direcciones. Esto significa que no hay una opinión mayoritaria sobre este asunto. Aunque los agentes navieros contestaron de esta forma existen estudios de indican que las leyes aumentan los costos de las importaciones y exportaciones (Bonet Rivera,

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

2012; Quiñones Domínguez, 1990). La última área analizada es la infraestructura general, de puertos, transporte y comunicaciones en Puerto Rico.

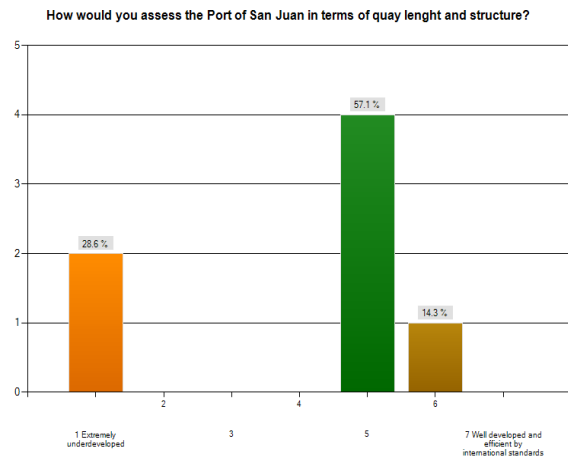
Infraestructura General, Puertos, Transporte y Comunicaciones

En esta área nueve de 23 preguntas fueron positivas (37.5%), seis preguntas neutras (41.6%) y nueve preguntas negativas (20.8%).

Positivo

Las nueve áreas positivas son tipo de la estructura y tamaño del atracadero (P9), tiempo de espera para descargar la carga de contenedores (P23), coordinación logística entre el transporte marítimo y terrestre (P24), disponibilidad de muelles en el puerto (P25), disponibilidad de las últimas tecnologías (P35), absorción de nueva tecnología de parte de los negocios en Puerto Rico (P36), confianza en el sistema postal (P15), la disponibilidad de servicios gubernamentales de Puerto Rico en línea (P42) y el uso de internet por empresas para hacer sus actividades de negocio (P43).

En la evaluación del puerto de San Juan en términos de tamaño del embarcadero y estructura (P9) tuvo una mediana de 5. El 30% de los encuestados contestaron 1 (extremadamente subdesarrollado), el 50 % de los encuestados otorgaron un valor de 5, un 10% le dieron un valor de 6 y un 10% indicio 7 (bien desarrollado y eficiente de acuerdo a estándares internacionales). De acuerdo a los resultados se observa que el tamaño del embarcadero y estructura de éste, se encuentra en un término medio alto de desarrollo (véase la figura 3 a su derecha).



Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

Los encuestados encontraron que los productos o contenedores no eran excesivamente demorados en el barco antes de ser bajados al puerto (P23). El 10% opinó que estaba de acuerdo con el valor 1, el 10% dio un valor de 5, el 50% un valor de 6 y el 30% eligió un valor de 7 lo que significaba que estaba totalmente en desacuerdo. La mediana de esta pregunta fue 6. En términos generales se observó que este proceso ocurre en un tiempo adecuado. La pregunta 25 se relaciona con la anterior ya que trata sobre la disponibilidad de muelles en el puerto y tiene los mismos extremos. La mediana de esta pregunta fue 5 que indica que en su mayoría entiende que hay disponibilidad de espacio en los muelles.

Los participantes indicaron que existe una plataforma de logística coordinada entre transportación por tierra y por vía la marítima (P24). El valor 1 significaba que estaba extremadamente de acuerdo y el valor 7 significaba que estaba totalmente en desacuerdo. La mediana fue de 6. El 20% dio un valor de 3, el 10% un valor de 5, el otro 40% un valor de 6 y el 30% un valor de 7.

Otra área positiva de infraestructura es la comunicación. La mayoría de los encuestados indicaron que en Puerto Rico están las últimas tecnologías están disponibles. La mediana de la pregunta 35 es 6. El 10% dio un valor de 1 (no disponibles), el 20% un valor de 3, el 10% un valor de 4, el 30% un valor de 6 y el 30% el valor de 7 (muy disponibles). La pregunta 36 se relaciona a la anterior ya que trata sobre la absorción de nueva tecnología de parte de los negocios en Puerto Rico. El 10% de los encuestados le dieron un valor de 1 (ninguna absorción), el 10% un valor de 3, el 20% un valor de 4, el 30% un valor de 5, el 10% un valor de 6 y el 20% un valor de 7. La mediana de la P36 es 5, lo que significa una absorción medio alta.

Los encuestados tienen alta confianza en el sistema postal (P15). La pregunta tiene una mediana de 6. Su confianza es muy alta (30%) o absoluta (50%). Otro medio de comunicación

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

positivo fue el Internet. Los encuestados indicaron disponibilidad de internet tenían los servicios del gobierno como planillas, registros de vehículos, aplicaciones para pasaporte, permisos para negocios (P42) es de medio alta (mediana de 5). El 10% de los participantes contestó con un 2 (casi no disponibles), el 30% eligió un valor de 3, el 40% un valor de 5 y el 20% un valor de 6 (bastante disponible). Una de las últimas preguntas (P43) era evaluar si las compañías en Puerto Rico hacían uso de internet para sus actividades de compra y venta de productos, interacción con consumidores y suplidores. El valor 1 fue “no totalmente” y el valor 7 significa “extensivamente”. El 11.1% de los encuestados escogió en 1 valor 2, el 22.2% eligió el valor 4. Casi la mitad de los participantes con 44.4% escogieron el valor 6 y el 22.2% eligieron el valor 7. La mediana de la pregunta 43 es 6. En general se puede observar que casi un 67% de los encuestados consideran que las empresas locales hacen uso de internet para facilitar sus transacciones con las partes que tienen que ver en el negocio.

Neutrales

Las seis áreas neutrales son infraestructura general de Puerto Rico (P6), sistema de carreteras (P7), infraestructura de transporte aéreo de pasajeros (P11 y P12), acceso marítimo al puerto de San Juan (P8) y disponibilidad de grúas y materiales para manejar equipos (P10). En todas estas preguntas la mediana fue 4.

Negativo

Las nueve áreas negativas son facilidades del puerto de San Juan (P28), incorporación de maquinaria y equipo para mejorar la eficiencia del puerto de San Juan (P38), accesibilidad por tierra al puerto de San Juan (P16), actividades logísticas en el Puerto de San Juan (P17 y P18), aumento en el costo operacional de empresas debido a la implementación del sistema de escaneo de contenedores (P20), acceso a los centros de negocios y atracciones turísticas en Puerto Rico del

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

sistema de transporte colectivo terrestre (P13), obtención de nuevas líneas telefónicas para negocios (P14) y prioridad que el gobierno de Puerto Rico le da a las tecnologías de información y comunicación (P41). Seis de las nueve áreas son relacionadas a la infraestructura del puerto (P28, P38, P16, P17, P18 y P20), una es relacionada a la infraestructura de transporte y tres son relacionadas a la infraestructura de comunicaciones (P14 y P41).

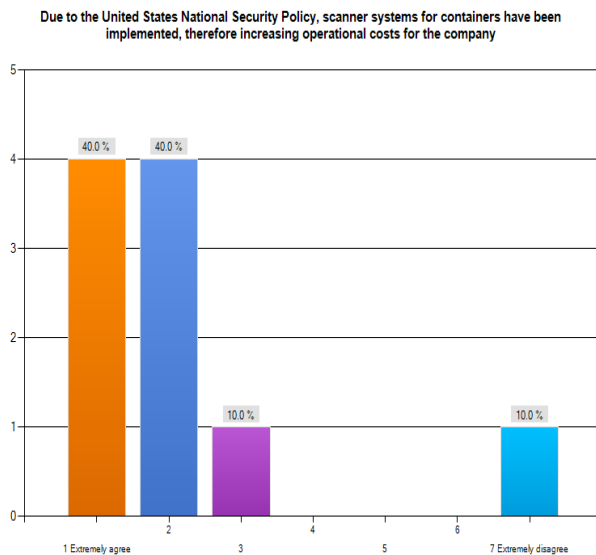
La mayoría de los encuestados indicaron que el puerto está subdesarrollado (P28). Los valores extremos desde 1 (extremadamente subdesarrollado) a 7 (bien desarrollado y eficiente basado en estándares internacionales). La mediana de la pregunta fue 3. En relación a la incorporación de nueva maquinaria y equipo para mejorar la eficiencia de las operaciones (P38) la mediana fue 3.5. El valor 1 significaba muy pobre, el valor 7 significaba el mejor en su desempeño internacional. Los encuestados dieron diferentes respuestas. El 30% escogió un valor de 1, el 20% un valor de 3, el 20% un valor de 4 y los valores 5,6 y 7 contestaron 10% cada uno respectivamente. Estos resultados sugieren que el puerto de San Juan todavía no reúne las características óptimas para que las funciones que deben realizarse con equipo y maquinaria puedan llevarse a cabo de una manera eficiente. En el caso de la accesibilidad por tierra al puerto (P16), un 10% eligió un valor de 1 que significa que el acceso esta extremadamente subdesarrollado, un 60% eligió un valor de 3, un 10% eligió un valor de 4, un 10% un valor de 5 y solo un 10% opinó que estaba bien desarrollado y eficiente de acuerdo a estándares internacionales. La mediana de esta pregunta es 3. El acceso por vía terrestre al puerto se encuentra en un nivel medio de desarrollo y que la infraestructura de la terminal no está siendo eficiente en las conexiones a los medios de transporte que se intersecan en este punto de la cadena logística. Bichou et al., (2004) plantean que los puertos tienen un rol importante que jugar en la integración de los canales de la cadena logística y que la ausencia de éstos contribuye a un pobre desempeño de las funciones del puerto.

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

Los encuestados evaluaron las zonas de actividad logística en el Puerto de San Juan (P17). Los valores extremos de 1 y 7 significaban extremadamente subdesarrollado el valor 1 y bien desarrollado y eficiente de acuerdo a estándares internacionales el valor 7. Un 40% de los encuestados escogieron el valor intermedio de 3, un 20% escogieron un valor de 2, un 10% un valor de 4, un 10% un valor de 5, 10% un valor de 6 y un 10% un valor de 7. La mediana de esta pregunta es 3. Estos lugares dentro del puerto de San Juan no han tenido el desarrollo dentro de la cadena logística portuaria. El rol del puerto se ha concentrado en las actividades de carga y descarga de productos. Las zonas de actividad logística son las que le dan un valor agregado a las actividades del puerto y se concretan cuando se da un cambio de modo marítimo a terrestre. Entre ellas están agrupación y des agrupación de las cargas que traen los barcos, también está la paletización y el etiquetado. La pregunta 18 (P18) también trataba sobre la logística en el puerto de San Juan. La mayoría de los entrevistados indicaron que las facilidades logísticas no están bien distribuidas (mediana de 3 con rangos de 1 de extremadamente de acuerdo a 7 extremadamente en desacuerdo). La última pregunta relacionada con la infraestructura del puerto trataba sobre la *“Regulation for the Scanning of the Inbound Domestic Cargo Container”* que establece los procedimientos de escaneo de los contenedores de carga con el objetivo de incrementar la seguridad nacional de los EUA. La pregunta 20 (P20) inquiría si la regulación antes descrita había incrementado los costos para las empresas. El 40% de los encuestados escogió un valor de 1 que

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

significaba que estaba totalmente de acuerdo con el enunciado, otro 40%, escogió un valor de 2, el 10% un valor de 3 solo un 10% eligió un valor de 7 indicando que estaba extremadamente en desacuerdo. La mediana de esta pregunta fue 2. Con estos resultados se observa los encuestados entienden que esta regulación ha incrementado los costos para las compañías navieras. La figura cuatro presenta los resultados de la pregunta 20.



Con relación a la eficiencia de la red de transportación dentro de Puerto Rico, como autobuses, trenes y taxis, y la accesibilidad que ésta provee a centros de negocios y atracciones turísticas (P13), el encuestado tenía como opciones de respuesta 1 que significaba no totalmente y 7 extremadamente bueno. Se observó que la mitad de los participantes escogieron un valor de 2, el 30%

escogieron un valor de 4, un 10% escogieron un valor de 6 y el otro 10% un valor de 7. La mediana de la P13 es de 3. La mayoría de los encuestados considera que no hay una buena red de transportación que de acceso a lugares como centros de negocio y atracciones turísticas. Las últimas dos preguntas que recibieron evaluaciones negativas son relacionadas a la infraestructura de comunicaciones.

La facilidad que tienen los negocios para obtener líneas telefónicas nuevas (P14) es baja, El 20% de los participantes, escogieron un valor de 1 que significaba muy dificultoso, un 40% escogieron un valor de 2, un 20% un valor de 3 y los valores 6 y 7 fueron escogidos por un 10% cada uno. La mediana de esta pregunta fue 2.5. Los encuestados indicaron que prioridad le daba

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

el gobierno de Puerto Rico a las tecnologías de información y de comunicación (P41) era baja. El 25% de los encuestados contestaron con un valor de 1, que significaba que la prioridad era muy poca, un 25% un valor de 2, otro 25% un valor de 3, un 12.5% un valor de 4 y el restante que era un 12.5% escogieron un valor de 7. La mediana de esa pregunta fue 3. Además de las preguntas cerradas el cuestionario incluyó una pregunta abierta sobre otros factores no incluidos en el cuestionario que podrían afectar el proceso de importación.

Otros Factores que Podrían Obstaculizar el Proceso de Importación

Las respuestas a la pregunta abierta sobre otros factores que podrían estar obstaculizando el proceso de importaciones incluyeron el proceso de escanear los contenedores era un factor y pagos por el proceso.

CONCLUSION, LIMITACIONES Y RECOMENDACIONES

El estudio se centró en tres de cuatro áreas que afectan el proceso de importación: administración de fronteras, entorno empresarial e infraestructura de puertos, transporte y comunicaciones. La mayoría de las áreas presentan problemas. De 35 preguntas cerradas, 11 fueron positivas (31%), siete neutrales (20%) y 17 negativas (49%). Estos resultados presentan retos para el gobierno e industrias involucradas en el proceso de importación. Entre las sugerencias sobre la relación a los procesos administrativos gubernamentales, se sugiere que sean revisados los perfiles de tareas y funciones de las agencias encargadas de éstos y disminuir la burocracia gubernamental. Paralelo a lo anterior, se recomendaría la implementación de tecnologías de información y comunicación y el correcto uso de éstas como herramientas que faciliten los procesos con mayor agilidad y eficiencia en el gobierno.

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

La maquinaria para la producción de bienes en la isla proviene en su mayor parte de las importaciones. Esta situación debe ser objeto de estudio y de implementación de un plan claro que identifique las industrias que requieren de esta maquinaria y así faciliten la entrada y promoción de industrias locales que la suplan. De esta manera se promueve la inserción de los empresarios puertorriqueños para suplir esta demanda, logrando ingresar y sostenerse en las cadenas globales de producción. Las actividades económicas que no son declaradas o registradas por parte de los tributarios han conseguido ser uno de los objetivos que el gobierno ha tratado en estos últimos tiempos. Se recomendaría que esta jerarquía de estrategias abarque todos los sectores económicos del país y se reenfoquen las actividades económicas que son sensitivas a esta práctica para desarrollar un plan estructurado de control y seguimiento tanto de sus actividades y tributaciones al gobierno.

Con relación a la infraestructura del puerto y sus zonas de acceso terrestre se puede observar que esta está en un término medio de desarrollo, lo que se recomendaría revisar los accesos y salidas, ya sea por carretera y de este modo facilitar el flujo de circulación y evitar las congestiones en este y zonas cercanas. De esta misma manera ocurre con las zonas de actividades logísticas, en donde se recomienda una evaluación ya que es aquí donde ocurre parte de los procesos de almacenaje y distribución para el resto de la isla y para las exportaciones. Los agentes navieros están sujetos a regulaciones estatales y federales, las cuales deben seguir para evitar contratiempos en la trasportación de los productos. Se recomienda que toda normatividad que involucra las operaciones de los agentes navieros, sea informada con el tiempo necesario antes de la fecha vigencia, dando lugar para que puedan hacer los ajustes necesarios a la regulación. El continuo adiestramiento y la comunicación son un factor importante en este proceso que ayudará a reducir la incertidumbre que podría ocasionar los cambios en las normas.

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

Finalmente, sugerimos una mejor coordinación de las actividades que se realizan entre los operadores de barcos y la autoridad portuaria, a través de un eficiente manejo de información. De esta manera, el administrador del puerto brindará un mejor servicio en las actividades que debe realizar como agencia que renta el puerto y los operadores podrán realizar sus actividades de carga y descarga de productos. Entre las limitaciones de este estudio se encuentran el tamaño de la población y muestra. Al ser un estudio exploratorio con una muestra pequeña no se pueden generalizar los resultados. Una sugerencia de estudios futuros es incluir otras poblaciones relacionadas al proceso de importación. Además se puede triangular los resultados con los resultados de otros estudios como los resultados en Puerto Rico del Índice de Competitividad Mundial. Otra limitación es el uso del cuestionario en línea. Aunque facilita el proceso de entrada de datos y análisis, no existe seguridad absoluta de quien lo contestó. En este estudio se trató de disminuir esa limitación mediante las llamadas antes de enviar el cuestionario y el uso de acceso al cuestionario al correo electrónico de la persona contacto no el general de la empresa.

REFERENCIAS

- About the Logistics Performance Index. (2012). *World Bank*. Retrieved June 14, 2013, from <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/TRADE/0,contentMDK:23196552~pagePK:148956~theSitePK:239071,00.html>
- Alameda-Lozada, J. I. (2002). Impacto de las Leyes de Cabotaje sobre el comercio interestatal entre Puerto Rico y los Estados Unidos y su posible efecto sobre el Puerto de Traslado “Las Américas.” Unidad de Investigaciones Económicas, Departamento de Economía, Universidad de Puerto Rico.
- Anaya-Oviedo, C. (2012). Factores que obstaculizan el proceso de importaciones hacia Puerto Rico desde el punto de vista de corredores de aduana y navieros (MBA thesis). Universidad

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

de Puerto Rico, Mayaguez, PR, USA. Retrieved from <https://home.uprm.edu/ras/login.php?service=http%3A%2F%2Fgrad.uprm.edu%2Ftesis%2Fanayaoviedo.pdf>

Anaya-Oviedo, C., Cordova-Claudio, M., & Amador-Dumois, M. (2013). Factors affecting Puerto Rico's imports from a customs brokers' perspective. In *Past, Present, and Future of Latin American Education and Research in Business and Public Administration in the Current Global Context*. Rio de Janeiro, Brazil: CLADEA: Consejo Latinoamericano de Escuelas de Administración de Empresas.

Baer, W. (1959). Puerto Rico: An evaluation of a successful development program. *The Quarterly Journal of Economics*, 73(4), 645–671.

Bichou, K., & Gray, R. (2005). A logistics and supply chain approach to seaport efficiency: An inquiry based on action research methodology. In H. Kotzab, S. Seuring, M. Müller, & G. Reiner (Eds.), *Research Methodologies in Supply Chain Management* (pp. 413–428). Physica-Verlag HD. Retrieved from http://link.springer.com/chapter/10.1007/3-7908-1636-1_27

Blonigen, B. A., & Wilson, W. W. (2008). Port efficiency and trade flows. *Review of International Economics*, 16(1), 21–36.

Carro-Figueroa, V. (2002). Agricultural decline and food import dependency in Puerto Rico: a historical perspective on the outcomes of postwar farm and food policies. *Caribbean Studies*, 77–107.

Chaparria, V. E., Compés López, R., & Aznar Puente, J. L. (2003, June). Evaluación de los principales puertos de América del Sur: Análisis institucional, técnico y económico. (P.

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

Coca Castaño & R. Compés López, Eds.). Universidad Politécnica de Valencia - IIRSA.

Retrieved from <http://www.iirsa.org/Document?menuItem=5>

Charoensukmongkol, P., & Sexton, S. (2011). The Effect of Corruption on Exports and Imports in Latin America and the Caribbean. *Latin American Business Review*, 12(2), 83–98.
doi:10.1080/10978526.2011.592800

Clark, X., Dollar, D., & Micco, A. (2004). Port efficiency, maritime transport costs, and bilateral trade. *Journal of development economics*, 75(2), 417–450.

Cole, J. (2011). *United States export controls: The ethical balance between national security and the flow of commerce* (M.A.L.S., Liberal Studies). Georgetown University, United States -- District of Columbia.

Coto-Millan, P., Banos-Pino, J., & Rodriguez-Alvarez, A. (2000). Economic efficiency in Spanish ports: some empirical evidence. *Maritime Policy & Management*, 27(2), 169–174.
doi:10.1080/030888300286581

Davis, D. R., & Weinstein, D. E. (2003). Market access, economic geography and comparative advantage: an empirical test. *Journal of International Economics*, 59(1), 1–23.

De Monie, G. (1987). *Measuring and evaluating port performance and productivity*. United Nations.

Domínguez, M. G. Q. (1990). *Las leyes de cabotaje: un análisis de cómo afecta los precios de algunos productos alimenticios*. Universidad de Puerto Rico.

Estache, A., González, M., & Trujillo, L. (2002). Efficiency gains from port reform and the potential for yardstick competition: lessons from Mexico. *World Development*, 30(4), 545–560.

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

- Fink, C., Mattoo, A., & Neagu, I. C. (2005). Assessing the impact of communication costs on international trade. *Journal of International Economics*, 67(2), 428–445.
- Fugate, B. S., Mentzer, J. T., & Stank, T. P. (2010). Logistics performance: efficiency, effectiveness, and differentiation. *Journal of Business Logistics*, 31(1), 43–62.
- González, M. M., & Trujillo, L. (2009). Efficiency measurement in the port industry: a survey of the empirical evidence. *Journal of Transport Economics and Policy (JTEP)*, 43(2), 157–192.
- Goonatilake, R., Herath, S., Herath, A., & Tyska, C. R. (2009). E-Collaboration Issues in Global Trade, Transactions, and Practices. *European Journal of Scientific Research*, 34(3), 326–336.
- Haughton, M. A., Grenoble, W. L., Thomchick, E. A., & Young, R. R. (1999). The role of benchmarking in the performance of the import process. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 29(9), 551–569.
- Hausman, W. H., Lee, H. L., Napier, G. R., Thompson, A., & Zheng, Y. (2010). A process analysis of global trade management: An inductive approach. *Journal of Supply Chain Management*, 46(2), 5–29.
- Irizarry-Mora, E. (2002). Análisis sectorial de la economía de Puerto Rico. *Ceteris Paribus*, 2. Retrieved from http://ceterisparibus.uprm.edu/articulos/vol2/analisis_sectorial.htm
- Krugman, P. R. (1993). What do undergrads need to know about trade? *The American Economic Review*, 83(2, Papers and Proceedings of the Hundred and Fifth Annual Meeting of the American Economic Association,), 23–26.
- Leonidou, L. C. (2004). An analysis of the barriers hindering small business export development. *Journal of small business management*, 42(3), 279–302.

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

- Liang, N., & Parkhe, A. (1997). Importer behavior: the neglected counterpart of international exchange. *Journal of International Business Studies*, 495–530.
- Mayer, T., & Zignago, S. (2005). *Market access in global and regional trade*. CEPII Working Paper. Retrieved from <http://econ.sciences-po.fr/sites/default/files/file/tmayer/MA.pdf>
- McIvor, R., & Humphreys, P. (2004). The implications of electronic B2B intermediaries for the buyer-supplier interface. *International Journal of Operations & Production Management*, 24(3/4), 241–269.
- Park, R.-K., & De, P. (2004). An alternative approach to efficiency measurement of seaports. *Maritime economics & logistics*, 6(1), 53–69.
- Porter, M. (2008). *On competition*. Harvard Business School Press. Retrieved from http://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=58BaPqkbYZAC&oi=fnd&pg=PR10&dq=on+competition+porter&ots=weieb616zS&sig=IzXRNn3ZVLdAfcbnWkeBEW_sZXA
- Rivera, J. A. B. (2012). Las leyes de cabotaje: posibles acuerdos de exclusiones para Puerto Rico y su impacto en el aspecto gubernamental y de exportaciones; la eliminación de la Sección 936 en el 1996 vs. la continuidad de las leyes de cabotaje. Universidad de Puerto Rico.
- Roll, Y., & Hayuth, Y. (1993). Port performance comparison applying data envelopment analysis (DEA). *Maritime Policy and Management*, 20(2), 153–161.
- Sánchez, R. J., Hoffmann, J., Micco, A., Pizzolitto, G. V., Sgut, M., & Wilmsmeier, G. (2003). Port efficiency and international trade: port efficiency as a determinant of maritime transport costs. *Maritime Economics & Logistics*, 5(2), 199–218.
- Seyoum, B. (2009). *Export-Import theory, practices, and procedures*. Taylor & Francis US.
- Shipping and World Trade: Key Facts. (2012). *United Nations International Maritime Organization*. Retrieved June 13, 2013, from <http://www.ics->

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

shipping.org/shippingfacts//worldtrade/index.php?SID=466dfb8839a005a1626e057e7dcb8ba7

So, S., Kim, J., Cho, G., & Kim, D.-K. (2007). Efficiency analysis and ranking of major container ports in Northeast Asia: an application of data envelopment analysis. *International Review of Business Research Papers*, 3(2), 486–503.

The Global Competitiveness Report 2013 - 2014. (2013). *The Global Competitiveness Report 2013 - 2014* | World Economic Forum. Retrieved November 23, 2013, from <http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2013-2014>

The Global Enabling Trade Report 2012. (2012). *World Economic Forum*. Retrieved June 14, 2013, from <http://www.weforum.org/reports/global-enabling-trade-report-2012>

The Incoterms® rules. (2011). *International Chamber of Commerce*. Retrieved June 14, 2013, from <http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/the-incoterms-rules/>

Trading Across Borders. (2013, June). *Doing Business*. World Bank Group. Retrieved November 23, 2013, from <http://www.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders>

U.S. Waterborne Foreign Trade by Custom Districts. (2013, February 11). U.S. Department of Transportation, Maritime Administration. Retrieved from http://www.marad.dot.gov/library_landing_page/data_and_statistics/Data_and_Statistics.htm

Wasow, B. (1978). Dependent growth in a capital-importing economy: the case of Puerto Rico. *Oxford Economic Papers*, 30(1), 117–129.

WEF Global Competitiveness Report. (2012). *World Economic Forum*. Retrieved June 14, 2013, from <http://www.weforum.org/issues/global-competitiveness>

Factores que Afectan el Proceso de Importación desde la Perspectiva de los Agentes Navieros en Puerto Rico

Weisskoff, R., & Wolff, E. (1975). Development and trade dependence: The case of Puerto Rico, 1948-1963. *The Review of Economics and Statistics*, 57(4), 470–477.

Wu, J., Yan, H., & Liu, J. (2010). DEA models for identifying sensitive performance measures in container port evaluation. *Maritime Economics & Logistics*, 12(3), 215–236.