

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL
DE LAS AMÉRICAS**

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

**EI IMPACTO DE LA INFRAESTRUCTURA TERRESTRE VIAL
EN LAS EXPORTACIONES DE COSTA RICA A
CENTROAMÉRICA, EN EL PERIODO 2010-2018**

María José Coto Martínez

SAN JOSÉ, SEPTIEMBRE 2019

Contenido

CAPITULO I: PROBLEMA.....	11
Planteamiento del Problema de Investigación	11
Objetivos de la Investigación.....	14
Objetivo general.....	14
Objetivos específicos.....	14
Justificación de la Investigación	14
Antecedentes de la Investigación.....	16
Proyecciones de la Investigación.....	18
CAPITULO II: MARCO TEÓRICO.....	20
Comercio Internacional	20
Exportación	21
Importación	21
Infraestructura	21
Logística terrestre	25
Exportaciones de Costa Rica a Centroamérica	25
Mercancías	28
Principales clientes	30
Infraestructura Vial Centroamérica	29
Transporte terrestre.....	30
Competitividad.....	34
Modelo de gravedad	36
CAPITULO III: MARCO METODOLÓGICO.....	37
Enfoque de la Investigación	37
Diseño de la Investigación	38

Fuentes de Información	40
Población.....	40
Muestra.....	40
Unidades de Análisis del Estudio	41
Infraestructura Terrestre Centroamericana	41
Ventajas y desventajas del transporte terrestre en Centroamérica	42
Instrumentos.....	43
Cuestionario	43
Entrevista.....	44
Proceso para la Recolección y Análisis de Datos	44
Método de Análisis de la Investigación	45
CAPITULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS.....	47
Unidad de Análisis 1: Infraestructura Terrestre Centroamericana	48
Categoría 1: Infraestructura	50
Descripción.	50
Análisis.....	51
Categoría 2: Estado de las carreteras.....	52
Descripción.	52
Análisis.....	53
Categoría 3: Distancias.....	54
Descripción.	54
Análisis.....	55
Categoría 4: Aduanas	56
Descripción.	56
Análisis.....	57

Categoría 5: Inversión	58
Descripción.	58
Análisis.	60
Categoría 6: Capacidad de Infraestructura	61
Descripción.	61
Análisis.	62
Categoría 7: Retrasos de Entrega.....	63
Descripción.	63
Análisis.	63
Categoría 8: Carril exclusivo	64
Descripción.	64
Análisis.	64
Categoría 9: Ferrocarril	65
Descripción.	65
Análisis.	66
Unidad de Análisis 2: Ventajas y desventajas del transporte terrestre en Centroamérica	67
Categoría 1: Costos.....	68
Descripción.	68
Análisis.	69
Categoría 2: Precios.....	70
Descripción.	70
Análisis.	71
Categoría 3: Inseguridad	72
Descripción.	72
Análisis.	72

Categoría 4: Robos y hurtos.....	73
Descripción.	73
Análisis.	73
Categoría 5: Disponibilidad de transportistas	74
Descripción.	74
Análisis.	75
Categoría 6: Calidad	75
Descripción.	75
Análisis.	76
CAPITULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	78
Conclusiones de la Investigación.....	78
Recomendaciones de la Investigación.....	82

CONTENIDO DE TABLAS

Tabla 1. Muestra de la Investigación, 2019	41
Tabla 2. Muestra de la Investigación, 2019	47

CONTENIDO DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Muestra de la Investigación, 2019	26
Gráfico 2. Muestra de la Investigación, 2019	27
Gráfico 3. Muestra de la Investigación, 2019	28
Gráfico 4. Muestra de la Investigación, 2019	28
Gráfico 5. Muestra de la Investigación, 2019	29
Gráfico 6. Muestra de la Investigación, 2019	32
Gráfico 7. Muestra de la Investigación, 2019	32
Gráfico 8. Muestra de la Investigación, 2019	33
Gráfico 9. Muestra de la Investigación, 2019	33

CONTENIDO DE FIGURAS

Figura 1. Carretera Chilamate-Vuelta Kooper	23
Figura 2. Ruta Cañas-Liberia	23
Figura 3. Construcción paso a desnivel garantías sociales	24
Figura 4. Bosquejo aeropuerto de Orotina.....	24
Figura 5. Índice de competitividad global	35

Dedicatoria

Este logro es posible gracias a la ayuda de Dios, que me ha dado las fuerzas para seguir; también gracias a mis familiares, quienes han sido pilares en la construcción de este sueño.

Dedico este triunfo a las personas que amo, gracias a ellos he llegado hasta este punto. A mi madre, por ser un ejemplo de tenacidad, por ser amiga, maestra y confidente, por su sabiduría y los valores que me enseñó y que ahora me hacen una mejor persona. A mi hermana, por ser mi fiel compañera, mi cómplice en todas las aventuras y mi amiga incondicional.

Agradecimientos

Primeramente, agradezco a Dios por darme la oportunidad de llegar hasta este punto de la carrera, por no dejarme desfallecer nunca, por ser el motor de mi vida, por ser el camino a seguir y por poner personas tan especiales en mi vida que me han ayudado de alguna u otra manera.

Agradezco a mi familia y a mis seres queridos, quienes siempre me han brindado su apoyo incondicional desde que inicié esta etapa de mi vida.

Agradezco en especial a mi madre, por ser una guía y además darme el regalo de la educación, por brindarme su amor, enseñanzas y compañía en todo momento; y a mi hermana, por ser una luchadora incansable y un modelo a seguir.

A la Universidad, por ser la herramienta que me ayudó a construir este sueño, por ser la fuente de conocimientos que me han ayudado a crecer como persona y sobre todo como profesional.

Por último, agradezco a mi tutor, Antonio Oconitrillo, por ser parte de la conclusión de este sueño, y por brindarme su compañía y sus conocimientos.

Resumen Ejecutivo

El impacto que tiene la infraestructura terrestre vial en las exportaciones es un tema muy amplio y de importancia para la economía costarricense. La presente investigación es de carácter cualitativo enfocado en el paradigma fenomenológico, con alcance exploratorio y explicativo. Se estudiará el impacto de la infraestructura en las exportaciones que realiza Costa Rica a Centroamérica, además de las ventajas y desventajas que esta posee. Una mala infraestructura acarrea una serie de limitantes para las compañías que comercian bienes en la región, por lo que estudiar el impacto que provoca la infraestructura en la logística de las mercancías terrestre es de relevancia para el país.

A lo largo de esta investigación se analizaron libros y noticias en sitios web, también los conocimientos de una muestra de nueve personas que laboran en el área de comercio internacional, la obtención de dichos conocimientos fue mediante un cuestionario, entrevistas telefónicas y vía correo electrónico. En la actualidad el impacto que ocasiona una deficiente infraestructura terrestre vial en la logística de exportación genera gastos operativos extras en los cuales las empresas deben de incurrir, disminuyendo el margen de ganancias, es de importancia darle mayor énfasis al tema de manera que se apliquen medidas correctivas.

Es de relevancia conocer las ventajas que posee el transporte terrestre en Centroamérica en el periodo 2010-2018, abarcar esta cantidad de años permite tener un panorama más amplio del avance que este ha tenido y a qué nivel la infraestructura ha ayudado a ese progreso. Al conocer el impacto que genera una deficiente infraestructura terrestre vial en las exportaciones se responderá la interrogante planteada en la presente investigación. Se concluyó que el mayor impacto se evidencia en la competitividad del país.

CAPÍTULO I: PROBLEMA

Planteamiento del problema de investigación

El comercio internacional surgió a partir de la necesidad de brindar a los habitantes de las naciones aquellos productos, tangibles e intangibles, que les son necesarios y que por distintas razones no se encuentran igualmente disponibles en todos los países. Esa actividad de intercambio comercial ha ido evolucionando con el paso de los años, desde un procedimiento rudimentario hasta lo que se observa en nuestros días, con distintos niveles de sofisticación tecnológica, tanto en lo que respecta a los canales de comunicación entre proveedor y comprador como en lo referente a los medios de pago.

Las exportaciones e importaciones conforman las operaciones del comercio internacional y constituyen unas de las principales actividades económicas para los países. La importancia de la apertura comercial es que permite alcanzar un mayor nivel de bienestar, al proveer mayor cantidad de bienes y servicios para la población mundial con una misma cantidad de recursos, al tiempo que las empresas ganan competitividad y se incrementan los niveles de empleo.

Según el Banco Mundial, la proporción que representan las importaciones dentro del total del PIB mundial en el año 2016 fue de 27,7%, ubicándose Costa Rica por encima de esa media con un 32,9%. Esta es una cifra relevante, pues evidencia el nivel de apertura de la economía costarricense y las oportunidades que el comercio le genera para continuar fomentando el crecimiento y la recuperación de la economía.

Las exportaciones permiten ampliar los niveles de operación para las empresas productoras, al enfrentarlas con un mercado mucho más extenso y alcanzar así economías de escala; variables como el crecimiento y el empleo se ven altamente favorecidas con ello. Por su parte, las importaciones permiten proveer una gama más amplia de bienes y servicios a los habitantes de distintos países, donde no existen las mismas capacidades (o ventajas comparativas) para poder desarrollarlos.

Dependerá de cada nación implementar las medidas para el correcto desarrollo del comercio, incluyendo mantener una infraestructura idónea, con carreteras en buen estado, puertos con las herramientas necesarias para cumplir con la efectividad deseada y procedimientos que agilicen el comercio.

La modernización de los procesos juega un rol importante en este siglo, ya que genera mayor movimiento en las actividades realizadas y esto conlleva mayores ganancias. El comercio internacional busca la agilización de dichos procesos.

Si se entiende por infraestructura al conjunto de obras y sistemas de ingeniería que constituyen la base sobre la cual se produce la prestación de los servicios necesarios para el desarrollo de objetivos productivos, políticos y sociales, es razonable afirmar que la infraestructura siempre ha sido un factor clave en las políticas de desarrollo (Bereciartúa, 2012).

La infraestructura es uno de los elementos principales para el desarrollo del comercio, ya que este último se prolonga y se encarece ante la falta de una infraestructura adecuada. El tiempo ejerce un rol importante en la medición de la productividad y la eficiencia a la hora de transportar bienes de un lugar a otro.

Según el Foro Económico Mundial, Costa Rica se ubica en la última posición de la región en el atraso de la infraestructura. De 137 países evaluados en la calidad, el país se ubica en el puesto 110, lo que provoca una serie de desventajas a la sociedad y además afecta al comercio de mercancías vía terrestre.

En Centroamérica, la infraestructura terrestre cuenta con muchas —limitaciones, tales como el mal estado de las carreteras —pilares fundamentales cuando se habla del transporte terrestre, ya que determinan la calidad del traslado de las mercancías, tanto en tiempo como en costo. Es por eso por lo que, desafortunadamente, el istmo no figura como ejemplo dentro de la región latinoamericana en materia de infraestructura terrestre. El mal estado de las carreteras impide que la región se desarrolle completamente en el área comercial. La infraestructura terrestre vial que

posee Centroamérica hace que el intercambio de bienes en la región no sea el mejor, afectando oportunidades de negocios para los países del área.

Entre los años 2015 y 2016, el Ranking Global de Competitividad, elaborado por el Foro Económico Mundial, destaca que la infraestructura del transporte en Panamá y El Salvador lideran el istmo centroamericano, mientras que Costa Rica y Nicaragua ocupan las últimas posiciones. Ahora bien, Costa Rica es uno de los países con mayores exportaciones realizadas hacia el resto de Centroamérica, y es el territorio nicaragüense uno de los puntos más importantes, tanto en consumo final como para vía de tránsito hacia los demás países del área.

Es por ello que nace la interrogante de por qué Costa Rica no cuenta con una de las mejores infraestructuras actuales en la región, si las exportaciones de productos lideran su economía.

Según datos proporcionados por la Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica, el 18,10% de las exportaciones costarricenses se destinan a territorio centroamericano, compuestas principalmente por jarabes, salsas y preparaciones, cables eléctricos, pañales y medicamentos.

Al ser Costa Rica y Nicaragua países vecinos, y a la vez contar con las peores vías terrestres de la región, enfrentan ambos un reto, en el que se debería de tomar como ejemplo a Panamá —uno de los líderes en el comercio internacional de América Latina—, unir fuerzas como región y mejorar estos aspectos de manera urgente, apostando así por el desarrollo vial, el cual traería un sinfín de ventajas para la economía.

Es fundamental hacer un estudio acerca del impacto que genera una deficiente infraestructura terrestre vial en las exportaciones de Costa Rica hacia Centroamérica. Esto permitirá un panorama más claro sobre las deficiencias que se presentan en la logística de las exportaciones.

También se deben identificar las ventajas y desventajas del transporte terrestre en Centroamérica, para enmendar en un futuro aquellas áreas que están mal y mantener (o mejorar) las que funcionan correctamente.

El propósito de esta investigación es presentar a las personas involucradas en el comercio de mercancías por vías terrestres una imagen más clara de lo que es el transporte de mercancías por esta vía, resaltando no solo sus limitaciones, sino también sus fortalezas.

A raíz de esto surge la pregunta: ¿Cuál es el impacto que genera una deficiente infraestructura terrestre vial en las exportaciones realizadas de Costa Rica hacia Centroamérica?

Objetivos de la investigación

Objetivo general

- Estudiar el impacto de la infraestructura terrestre en las exportaciones que realiza Costa Rica a Centroamérica en el periodo 2018.

Objetivos específicos

- Definir el posible impacto actual de la infraestructura terrestre centroamericana en la logística de exportación.
- Identificar las ventajas y las desventajas del transporte terrestre en Centroamérica en el período 2010-2018.

Justificación de la investigación

La importancia de este estudio radica en que se pretende proporcionar un escenario más claro sobre la situación en la que se encuentra la infraestructura terrestre vial actual y conocer sus fortalezas y debilidades, para así coadyuvar en la utilización más efectiva del recurso disponible.

Es valioso realizar una investigación acerca del impacto que genera una deficiente infraestructura terrestre vial en las exportaciones realizadas de Costa Rica hacia Centroamericana, ya que existe un conocimiento general de este tema, pero no se ha estudiado con profundidad; cabe acotar que el margen de estudio que se va a realizar es el período 2010-2018.

La información recaudada para esta investigación proviene de fuentes tales como periódicos, sitios web y entrevistas —realizadas tanto de manera personal como telefónica o por medio del correo electrónico. Las entrevistas se aplicaron a personas que tienen conocimiento y experiencia en el área, además de un contacto directo con la situación en estudio.

Se ha dicho en distintos medios que la infraestructura terrestre de Costa Rica ha generado pérdidas millonarias a lo largo de los últimos años, convirtiéndose en un obstáculo para el comercio internacional (y sus beneficios asociados) no solo del país sino para la región.

El comercio internacional busca el crecimiento y desarrollo económico y social de un área determinada. Permite, además, que las naciones puedan destacarse en aquellos productos en cuya elaboración tengan una ventaja con respecto a los demás, y ayuda a incrementar las economías de los países participantes generando empleos y bienestar.

La infraestructura es un factor determinante para el eficiente desarrollo del comercio internacional, pues es la que posibilita el tránsito de los distintos productos y, por ende, se considera que los países deben contar con una infraestructura que ayude a agilizar ese proceso.

Costa Rica cuenta con una variedad importante de productos que se comercian favorablemente en el exterior. La región centroamericana es uno de los principales destinos, por su cercanía y por la preferencia a productos originarios o terminados en el área. No obstante, una mala infraestructura terrestre hace que esta ventaja no se aproveche en su totalidad.

La finalidad de esta investigación es arrojar luz sobre este tema tan importante para el país, y principalmente para aquellos que desempeñan actividades vinculadas con el comercio

internacional, así como generar consciencia sobre el impacto que esta situación causa al desarrollo de una nación.

Antecedentes de la investigación

La infraestructura es la red compuesta por carreteras, vías de ferrocarril, rutas aéreas, canales, tubería, etc., incluyendo los nodos o terminales férreas, aéreas, marítimas y de distribución (García, 2014).

La investigación realizada por Jesús Alberto Aldana Méndez y Milagro de Jesús Hernández Gutiérrez en la Universidad de Cartagena en el 2017, titulada El desempeño logístico: comercio internacional e infraestructura vial, comenta que la infraestructura vial es el conjunto de componentes físicos que, interrelacionados entre sí de manera coherente y bajo cumplimiento de ciertas especificaciones técnicas de diseño y construcción, ofrecen condiciones cómodas y seguras para la circulación de los usuarios que hacen uso de ella.

Los detalles expuestos en dicha investigación citan que la infraestructura es la base fundamental que facilita el intercambio comercial de bienes y servicios desde el interior hacia el exterior del país o viceversa. Asimismo, la infraestructura se considera como un motor que impulsa el desarrollo económico de un país y está conformada por recursos estatales (sistema portuario, aéreo, terrestre y ferroviario) que sirven para colocar productos físicos o servicios nacionales en mercados extranjeros a precios competitivos.

La revista *CEPAL*, en “América Latina: problemas y desafíos del financiamiento” (2010), señala que la principal razón del desarrollo insuficiente de la infraestructura básica de América Latina en las últimas décadas radica en las dificultades que han tenido los países para mantener un ritmo adecuado de inversión. También cita que la declinación de la inversión en infraestructura — especialmente en la infraestructura de transporte terrestre y en algunos países de América Latina con más énfasis que en otros— ha provocado dos tipos de efectos que lesionan tanto la productividad de los agentes económicos como la competitividad de las industrias y las economías de la región, al tiempo que impiden una mejor calidad de vida de las personas.

La infraestructura es el puente que permite que los bienes exportados o importados puedan llegar a su destino de forma exitosa, es por ello que los países que quieren ser ejemplo en logística terrestre deben invertir en esta.

La ausencia de una adecuada infraestructura constituye un serio obstáculo para la implementación de políticas de desarrollo que potencien las tasas de crecimiento de las economías y mejoren la calidad de vida de sus ciudadanos (Academia de Centroamérica, 2017).

Un estudio realizado por el Gobierno de Costa Rica y el Banco Central en el 2009 sobre “Competitividad en Costa Rica” dice que los diagnósticos realizados para este estudio indican que las deficiencias asociadas con infraestructura son un principal impedimento a la competitividad de Costa Rica y destacan el transporte y los temas logísticos como el área que más necesita la reforma dentro de la infraestructura. En particular, dada la dependencia de Costa Rica en el comercio exterior, estas deficiencias están empezando a dañar la competitividad y a hacer el país menos atractivo como un destino para invertir y hacer negocios.

Si Centroamérica contara con una infraestructura terrestre adecuada, sería una región más próspera en materia comercial y lideraría posiciones importantes en la competitividad del comercio internacional.

Una investigación realizada por el Banco Interamericano de Desarrollo en el 2011 sobre “La logística como motor de la competitividad en América Latina y el Caribe” señala altas pérdidas que pueden atribuirse en gran medida al deficiente estado de la red de carreteras del país, sobre todo las vías secundarias, y de acceso, el cual la falta de esta influye en la puntualidad de los transportes, y, por consiguiente, en los costos y la competitividad de las empresas.

Para que la infraestructura genere los efectos buscados, debe existir, además, un conjunto de medidas políticas alineadas con una visión estratégica de futuro, deben lograrse altos estándares de eficiencia y transparencia en la implementación y operación de la infraestructura, y deben

desarrollarse infraestructuras que sirvan para potenciar capacidades existentes en el territorio (Bereciartúa, 2012).

Esta serie de acontecimientos han llevado a que entidades tomen medidas al respecto. El Gobierno de Costa Rica en el año 2014 estableció un Plan de Desarrollo 2015-2018 que permitiera impulsar un desarrollo económico. En cuanto a las carreteras, se busca mejorar la transitabilidad y fluidez de la red vial nacional, mediante proyectos importantes para la construcción y mejoramiento de vías y puentes.

En el año 2016 se estableció un proceso llamado Agenda 2030 el cual cuenta con iniciativas de carácter social y económico, es este se destaca que una infraestructura inadecuada acarrea una falta de acceso a los mercados, puestos de trabajo y la atracción de nuevas inversiones extranjeras, por el contrario, una infraestructura de calidad está relacionada positivamente con el logro de objetivos sociales, económicos y políticos

Por tal razón dicha agenda establece algunas iniciativas en cuanto a infraestructura. Capacitación y formación técnica para la gestión de la inversión pública en infraestructuras para las y los funcionarios del Ministerio, crear infraestructura que cumpla con los estándares definidos por el país en gestión del riesgo de desastre y adaptación al cambio climático y por último fortalecimiento de capacidades institucionales para la evaluación de las obras públicas durante todo el ciclo de inversión.

En el año 2018, el Gobierno presentó el Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública 2019-2022 (PNDIP), el cual busca el desarrollo del país en diferentes áreas. En este plan se expone que para mejorar la infraestructura se debe invertir entre 4% y 8% del PIB.

Proyecciones de la investigación

En esta investigación se pretende identificar las fortalezas y las debilidades del transporte terrestre en Centroamérica en el periodo 2010-2018. Conocer a fondo los elementos que provocan

que Costa Rica no sea uno de los protagonistas en el transporte terrestre vial de la región y profundizar en esos factores es de importancia para una posible remodelación.

También, se busca definir cuál es el posible impacto de la infraestructura terrestre centroamericana en la logística de exportación, no solo ver el estado en que se encuentra Costa Rica, sino también ver más allá de las fronteras, y considerar que para poder ser un ejemplo regional en la logística se debe trabajar en conjunto con los demás miembros del área.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

En la presente investigación se ampliarán temas relacionados con el impacto que genera una deficiente infraestructura terrestre en la economía y en el comercio internacional.

Es por ello que se considera importante la explicación de los conceptos más relevantes en la investigación, según vaya avanzando esta se irá detallando aún más.

Comercio internacional

El comercio internacional es aquella actividad que consiste en intercambiar bienes y servicios entre los habitantes (o residentes) de distintos países y que, generalmente, originan las salidas y entradas de mercancías registradas en la frontera aduanera de una nación (Peña, 2009). De esta manera los países logran alcanzar niveles superiores de bienestar y al mismo tiempo desarrollarse mediante el aprovechamiento de sus ventajas comparativas —que implica altos niveles de especialización, al reasignar los recursos productivos hacia su mejor uso alternativo— con el consecuente incremento en los volúmenes de producción.

Dicha actividad es parte fundamental de las economías, toda vez que constituye un canal de desarrollo económico, en el que la mayor parte de la población se ve beneficiada. Claramente, se requiere de todo un proceso logístico para que los productos lleguen a manos de los consumidores. Aspectos como distribución, trámites de exportación e importación, fletes, seguros e impuestos forman parte de lo que se llama “comercio”, en un conglomerado de elementos que hacen que el este funcione de manera efectiva; lo que convierte en un tema modular el agilizar los procesos.

El comercio se genera mediante las importaciones y exportaciones que realiza un país, de cuya diferencia surge la balanza comercial (componente principal de la cuenta corriente de la balanza de pagos, de donde se obtienen los resultados que determinan las necesidades o potenciales de financiamiento de una economía). Esta última tiene un valor positivo (negativo) cuando las exportaciones tienen un valor nominal superior (inferior) al de las importaciones y está íntimamente relacionada con el equilibrio macroeconómico entre el ahorro y la inversión.

Exportación

Una exportación es el traspaso de propiedad de un bien o servicio, de un residente a un no residente; generalmente implica la salida de mercancías de procedencia nacional a través de la frontera aduanera, una vez cumplida la documentación respectiva y los requisitos legales (Ley General de Aduanas, 2013).

Para la mayoría de las empresas, una exportación ocurre cuando las mercancías se extraen de un país con el objetivo de comercializarlas en otro y obtener una ganancia. También se le conoce como el tráfico de bienes y servicios propios de un país con el fin de ser usados o consumidos en otro. Un volumen alto de exportaciones es considerado bueno para el país y su economía, pues se traduce en más empleo a mayor demanda externa de productos nacionales.

Importación

Una importación es la contraparte de una exportación, es decir, es el traspaso de propiedad de un no residente hacia un residente y, generalmente, implica el ingreso de mercancías que vienen de un mercado extranjero, siempre y cuando cumplan los requisitos legales para que, una vez nacionalizada, sean adecuadas para su uso y consumo definitivo dentro del territorio nacional (Ley General de Aduanas, 2013).

Las importaciones permiten que los habitantes de un país cuenten con una mayor gama de productos y servicios, esto es, que en el momento de elegir tengan a su disposición bienes de mejor calidad e incluso un mejor precio.

Infraestructura

Son aquellos puntos o áreas de rupturas de las cadenas de transporte y logística en las que se concentran actividades y funciones técnicas de valor añadido (Pérez, 2009).

Hablando monetariamente, la infraestructura desempeña un papel principal en el comercio internacional, porque sirve de conexión entre los países. Es, entonces, el puente que permite el tránsito de los productos que se producen en un país para ser vendidos en otro.

La infraestructura es parte importante del comercio internacional; es uno de los puntos clave para que este se efectúe con eficiencia y sea un generador de oportunidades en los países comerciantes.

En Costa Rica, la infraestructura de carreteras y aduanas debe mejorar, pues su antigüedad representa un obstáculo para los comerciantes, genera costos operativos mayores y afecta la rentabilidad de las empresas que exportan e importan sus productos.

En los últimos diez años se ha invertido en infraestructura vial, pero sigue siendo importante apostar por un cambio mayor que permita a la región generar un desarrollo en el transporte de mercancías por carretera.

En estos diez años se han construido obras como la carretera entre Bajos de Chilamate y la Vuelta Kooper, que facilita la conexión entre el caribe y la zona norte; la ampliación de la ruta nacional No. 1, sector Cañas-Liberia; el paso a desnivel de la rotonda de San Sebastián sobre la ruta nacional No. 39; la reconfiguración del intercambio del Aeropuerto Juan Santamaría sobre la ruta nacional No. 1; la ampliación del puente Alfredo González Flores sobre la ruta No. 1, y la construcción del megapuerto de APM Terminals en Moín.

Figura 1. Carretera Chilamate-Vuelta Kooper



Fuente: MOPT, 2017.

Figura 2. Ruta Cañas-Liberia



Fuente: La República, 2017.

En proceso se encuentra el paso a desnivel de la rotonda de las Garantías Sociales; la ampliación de circunvalación norte y la construcción de intercambio con la ruta nacional No. 32 Braulio Carrillo, además de una ampliación a esta ruta; la carretera Naranjo y Florencia de San Carlos, y la ampliación al Aeropuerto Juan Santamaría.

Figura 3. Construcción de paso a desnivel, rotonda Garantías Sociales



Fuente: La República, 2019.

Algunas obras próximas a iniciar son el paso a desnivel del intercambio de la antigua rotonda de La Gallito sobre la ruta nacional No. 39 y el paso a desnivel de la rotonda de la Bandera sobre la ruta nacional No.39

En planes se encuentran la ampliación de la ruta nacional No. 1 en el sector San José-San Ramón, la ampliación de la ruta nacional No. 2 en el sector San José-Cartago, el aeropuerto de Orotina y el tren interurbano de la Gran Área Metropolitana (GAM).

Figura 4. Bosquejo del aeropuerto de Orotina



Fuente: La República, 2017.

Las obras ya realizadas han servido para descongestionar el caos vial, pero es necesario una renovación completa de la infraestructura, en la que la limitación por obstáculos logísticos y de transporte quede atrás y se alcance un potencial comercial mayor.

Logística terrestre

La logística es la función de la empresa encargada de llevar el producto correcto, al lugar correcto, en las condiciones de cantidad y calidad apropiadas, en el momento idóneo y con los costes mínimos (Andino, 2014).

La logística tiene como propósito distribuir las mercancías hacia su destino final. Aunque se contara con el mejor producto, pero sin los medios necesarios que ofrece la logística, este no tendría razón de ser.

Logística es planificar, operar, controlar y detectar oportunidades de mejoras en el proceso de flujo de materias (insumos, productos), servicios, información y dinero. Es la función que normalmente opera como nexo entre las fuentes de aprovisionamiento y suministro y el cliente final o la distribución.

Desde el punto de vista de la organización, las tareas de logística pueden considerarse de dos maneras: como simple medio para colocar los productos en el mercado o como un sector de la empresa que, diseñado y administrado correctamente, aporta ventajas competitivas clave (Paz y Gómez, 2013).

El término “logística terrestre” se refiere a todo el proceso de distribuir el producto por vía terrestre, utilizando camiones capaces de transportar cantidades considerables.

Exportaciones de Costa Rica a Centroamérica

Las exportaciones realizadas a territorio centroamericano se registran como uno de los mayores ingresos de la economía costarricense. Durante años Centroamérica se ha establecido de esa manera y ha ido en aumento.

Gráfico 1. Muestra de la investigación, 2019



Fuente: Elaboración propia con base en cifras de Procomer.

Analizando los datos Centroamérica representa un cliente importante para los productos costarricenses, ubicándose en un segundo lugar después de América del Norte.

Los países centroamericanos resultan atractivos para los exportadores del país ya que su cercanía representa un factor clave.

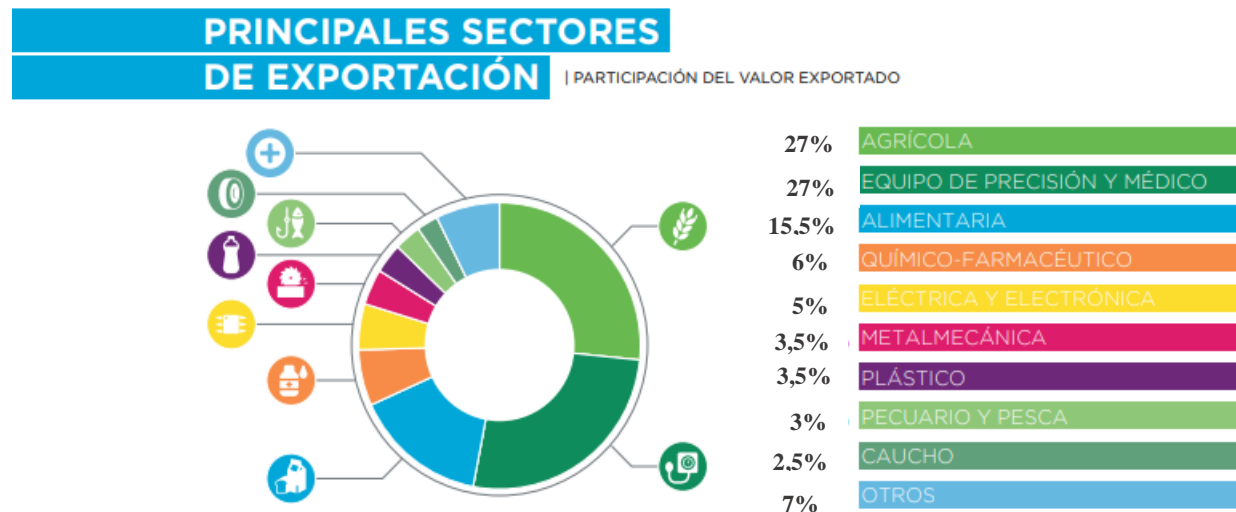
En el año 2017 las mercancías exportadas a Centroamérica bajaron un punto en comparación con el año anterior. Para el año 2018 se contabilizaron 1369 millones de dólares en las exportaciones que hizo Costa Rica a Centroamérica, con una participación del 16%.

Mercancías

Costa Rica cuenta con una gama amplia de productos con capacidad exportable, cuyo protagonista es el sector agrícola, seguido del sector médico, tomando en cuenta los productos que se exportan a nivel global.

Además, hay muchas áreas en las que el país ha presentado un crecimiento significativo, tales como el sector alimenticio y electrónico.

Gráfico 2. Muestra de la investigación, 2019



Fuente: Elaboración propia con base en cifras de Procomer.

Los datos mostrados muestran la participación de los productos costarricenses en los diferentes sectores en el año 2016 y 2017, bienes que se exportaron a todo el mundo, tomando Centroamérica un 22,5% del total. Países como Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua y Panamá forman parte de este listado al que Costa Rica envía sus productos.

Gráfico 3. Muestra de la investigación, 2019



Fuente: Procomer, 2016.

Se mencionaron los sectores a los que se exporta, pero, para mayor comprensión, se muestran los productos de cada sector en los respectivos años.

El banano es uno de los mayores productos de demanda en el sector agrícola; es por esa razón que no se extraña su presencia como líder en la tabla de exportaciones del año 2016.

Gráfico 4. Muestra de la investigación, 2019



Fuente: Procomer, 2017.

Para el año 2017 se presenta una diferencia bastante grande. Para ese año, la parte médica es una de las más acaparadas, cifra que se mantuvo en el 2018 y que, con el aumento de este mercado, seguirá en constante crecimiento.

Principales clientes

Cuando se habla de los productos que se exportan al exterior, se pueden mencionar varios. Cada uno de estos bienes llenan una necesidad en el país al que se llevan. Esto ocurre cuando el importador no tiene la ventaja competitiva para la elaboración de dicho producto, y es por ello que es más factible su exportación.

En Costa Rica los productos que se exportan se dividen por sectores. Para cada sector hay un cliente principal, pero, si se habla de la totalidad, Estados Unidos representa el mayor comprador de los productos costarricenses, seguido de los países europeos, Centroamérica y la región asiática.

Gráfico 5. Muestra de la investigación, 2019



Fuente: Procomer, 2018.

Infraestructura vial centroamericana

Se entiende como infraestructura vial todo aquello que está diseñado para el desplazamiento de los vehículos automotores.

Se debe apostar por el desarrollo de las carreteras, ya que a través de ellas se encuentra la conexión entre mundos, y esto genera desarrollo económico para una nación.

Centroamérica es una región exportadora, y el medio para trasladar sus productos de forma fácil y barata entre los países del área es mediante el transporte terrestre. Para ello es indispensable contar con carreteras en buen estado, capaces de soportar el volumen de las exportaciones e importaciones que se realicen.

Claramente, para optimizar el transporte terrestre de Centroamérica, se deben mejorar muchos aspectos en diversas áreas, pero el comienzo de esto sería la innovación de carreteras importantes que conectan las fronteras de los distintos países, esto traerá mayor bienestar a la región.

Según un estudio realizado por el Foro Económico Mundial sobre la competitividad de las carreteras en América Latina en los años 2017-2018, Costa Rica se encuentra en el tercer puesto en el continente, dato que nos hace deliberar el por qué, siendo una nación exportadora y con clientes tan importantes como los países centroamericanos, posee carreteras tan rezagadas.

Panamá lidera la calificación con el mejor desarrollo vial en la región centroamericana, con un puntaje de 4,4, ubicándose como el quinto país de América Latina con las mejores carreteras y el número 44 a nivel global.

El segundo país con el mejor puntaje del área fue Nicaragua; su nota fue de 4,3 colocándose como séptimo en América. De tercer lugar se ubica El Salvador, con un puntaje de 4,0 en el desarrollo de sus carreteras, entrando en el top diez de América.

En cuarto lugar, se tiene a Honduras con 3,8 puntos, seguido de Guatemala que obtuvo 3,1, y por último y como el peor de Centroamérica, está Costa Rica con un puntaje de 2,6.

Cabe recalcar que se evaluaron 137 naciones con un rango de 1 a 7, en el que 1 era el mínimo. Apostar por el desarrollo de las carreteras permitirá que se ofrezca un mejor servicio para los exportadores a Centroamérica.

Transporte terrestre

Se define el transporte como toda actividad encaminada a trasladar el producto desde su punto de origen almacenamiento, hasta el lugar de destino almacenamiento (García, 2014).

En Centroamérica, el medio más usado para trasladar mercancías a los países vecinos de la región —sea Panamá, Nicaragua, Honduras, Guatemala y El Salvador— es mediante el transporte terrestre, ya que las distancias y los costos son mejores que si se enviaran por vía aérea.

El transporte de carga constituye, sin duda, un pilar fundamental en la dinámica industrial de cualquier país. Se trata de una función logística que permite dinamizar el flujo de los productos (García, 2014).

En Costa Rica, los transportes marítimo y terrestre destacan por ser los más utilizados. La elección de uno u otro dependerá del producto y del país de destino. El volumen de las mercancías también jugará un factor importante en el momento de la elección.

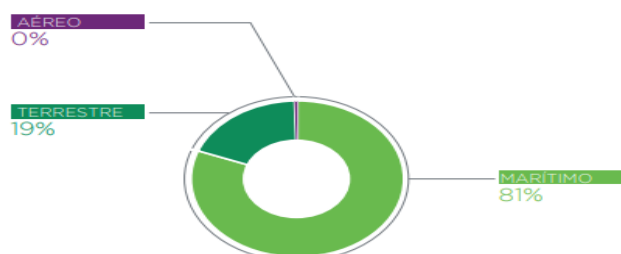
El transporte de carga tradicional y la distribución se han enfocado en el transporte físico de mercancías, donde la diferenciación ha sido el flete. Con las exigencias de los mercados globales y la necesidad de las empresas de no solo dar su distribución a terceros, sino buscar un prestador de servicios logísticos integral, de excelencia en su gestión operativa, que le agregue valor mediante la prestación de servicios y actividades adicionales garantizadoras de un servicio integral desde su fábrica hasta su cliente (García, 2014).

Algunas compañías exportadoras toman estas decisiones de acuerdo con el tiempo que dure su producto en llegar al país de destino, ya sea por ser un producto perecedero o porque simplemente se quiera dar una mejor efectividad.

En cuanto al tiempo, este varía dependiendo del país destino y del medio de transporte empleado. Por ejemplo, una carga a Panamá por medio de transporte marítimo sería de dos días de tránsito aproximadamente, mediante vía aérea se tomaría un día y por vía terrestre tardaría de dos a tres días.

Gráfico 6. Muestra de la investigación, 2019

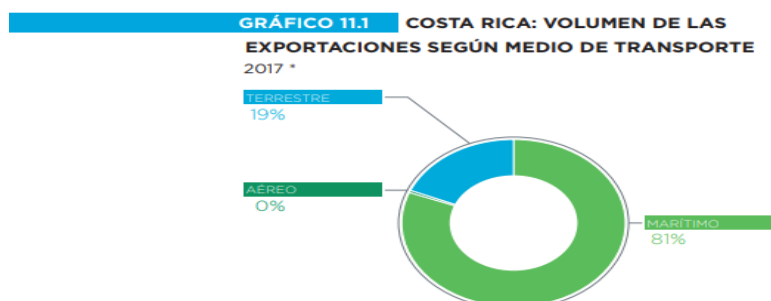
GRÁFICO 11.1. | COSTA RICA: VOLUMEN DE LAS EXPORTACIONES SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE
2016*



Fuente: Procomer, 2016.

En el año 2016 el transporte de mayor uso fue el marítimo, según la estadística general; es decir, incluyendo todos los países involucrados en el comercio con Costa Rica.

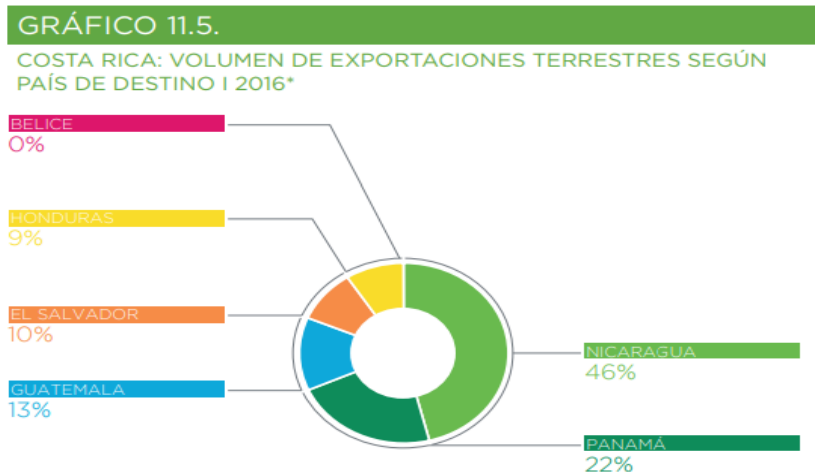
Gráfico 7. Muestra de la investigación, 2019



Fuente: Procomer, 2017.

Para el año 2017 no hubo diferencia alguna en el transporte que se utilizó para las exportaciones.

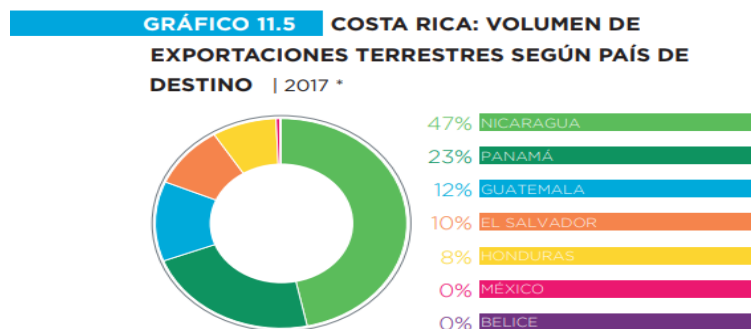
Gráfico 8. Muestra de la investigación, 2019



Fuente: Procomer, 2016.

En Costa Rica, en el año 2016 se exportó un 46% de los productos a Nicaragua, seguido de Panamá. La cercanía con estos países puede ser una razón por la cual se presenta esta cifra.

Gráfico 9. Muestra de la investigación, 2019



Fuente: Procomer, 2017.

Para el año 2017 se incrementó un punto en Guatemala y Panamá, pero bajó en otros como Honduras y Guatemala.

Transportista

Los transportistas aduaneros son personas, físicas o jurídicas, auxiliares de la función pública aduanera; están autorizados por la Dirección General de Aduanas. Se encargan de las operaciones y los trámites aduaneros relacionados con la presentación del vehículo, la unidad de transporte y sus cargas ante el Servicio Nacional de Aduanas, a fin de gestionar en la aduana el ingreso, el arribo, el tránsito, la permanencia y la salida de mercancías (Ley General de Aduanas, 2013).

Los transportistas son los encargados de comunicar a la aduana respectiva la entrada y la salida de la unidad de transporte y la mercancía que trae consigo. El despacho aduanero es el que tiene como función regular el ingreso y la salida de estos, de acuerdo con las normas ya establecidas.

En la actualidad, según el centro de información aduanera, hay 71 empresas de transportistas terrestres registradas en el Ministerio de Hacienda. Todas cumplen con los requerimientos para transportar mercancías.

Se movilizan los contenedores ubicándolos sobre el chasis que se engancha al cabezal de la unidad de transporte. El chasis cumple la función de cargar el contenedor, el chasis se clasifica en dos ejes y tres ejes, este último es el que soporta una carga con sobrepeso.

Competitividad

La competitividad es la inserción en los mercados en crecimiento tanto regionales como globales (Bereciartúa, 2012).

Se entiende como competitividad a la satisfacción que se le genera al consumidor, ya sea por reducción de costos u otro tipo de valor agregado.

La competitividad en las exportaciones genera un incremento en la economía interna de un país. Esto trae consigo una serie de ventajas tales como mayor empleo, brindando estabilidad económica

a la población en general, y evitando otros males que se generan con la falta de empleos y oportunidades.

El aprovechamiento de las ventajas comparativas del país, por medio de la asignación eficiente de los recursos (Martínez Martínez, Villavicencio Carbajal y López de Alba, 2011). La falta de competitividad puede provocar una productividad baja; situación que generaría endeudamiento por parte de los gobiernos, sumando más a la deuda pública y colocando en segundo plano otros problemas sociales.

La competitividad debe estar sustentada en procesos de investigación, desarrollo e innovación, así como en el desarrollo y la consolidación del capital humano que cuente con el perfil que se requiere para ser competitivos en el siglo XXI (Martínez Martínez, Villavicencio Carbajal y López de Alba, 2011).

Figura 5. Índice de competitividad global

Costa Rica - Índice de Competitividad Global		
Fecha	Ranking de Competitividad	Índice de Competitividad
2018	55°	62,14
2017	47°	64,29
2016	52°	61,91
2015	51°	63,08
2014	54°	62,11
2013	57°	61,94
2012	61°	60,93
2011	56°	61,58
2010	55°	60,67
2009	59°	60,47
2008	63°	58,64
2007	68°	57,86

Fuente: Foro Económico Mundial, 2018.

Costa Rica obtuvo 62,14 puntos en el índice de competitividad del año 2018, según el Foro Económico Mundial. Este se encarga de medir cómo utiliza un país los recursos y la capacidad para proveer a sus habitantes un alto nivel de prosperidad.

Se presentó una disminución respecto al año anterior, quedando en el puesto número 55 del *ranking* mundial de competitividad.

Modelo de gravedad

Se conoce como modelo de gravedad a la explicación de los factores que provocan que dos naciones comercien entre sí, tales como la ubicación geográfica, los acuerdos comerciales y los costos.

Todos estos elementos ayudan a incrementar la competitividad de las naciones y generan una serie de beneficios para las economías participantes.

Una razón que usualmente explica por qué dos naciones comercializan de manera intensiva es la distancia entre ellas, dado que una localización determinada puede resultar conveniente para el traslado de mercancías sin tener que incurrir en altos costos de transporte.

Los tratados entre regiones juegan un rol importante, ya que estas establecen leyes que favorecen a los países involucrados, así como la reducción o eliminación de medidas —arancelarias o no arancelarias— y la obtención de tratos preferenciales.

Con los avances tecnológicos, el contacto con otros clientes potenciales es más fácil y rápido. Esto permite que las distancias no sean un obstáculo para la libre comercialización. Se ha notado una disminución considerable en los costes de transporte, situación favorable para los exportadores, y además importante para el incremento del comercio mundial.

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

Enfoque de la investigación

Cuando se realiza una investigación es relevante darle a esta una dirección. Es un proceso que pretende mostrar de manera efectiva los objetivos que se plantearon con anterioridad. Existen varios enfoques a los que se puede dirigir una investigación, todos con el propósito de prever algún tipo de error.

La presente investigación se inclina por un enfoque cualitativo, ya que el fondo de dicho estudio es conceptual y se expondrá un análisis de las teorías encontradas.

El enfoque cualitativo abarca la parte de planteamientos, es decir, se englobarán los conceptos que se obtendrán de noticias, cuestionarios y entrevistas realizadas a personas con conocimiento en el tema por desarrollar, con el único fin de hacer este estudio más preciso y veraz.

Es importante recordar que, al ser una investigación cualitativa, los conceptos obtenidos serán objeto de estudio y valoración, para al final adquirir una interpretación que responda al planteamiento del problema de la investigación. El estudio de los conceptos se realizará desde el inicio de esta investigación hasta su finalización.

Anteriormente se mencionó que, al ser una investigación con un enfoque cualitativo, debe seguir una sucesión de pasos que pueden ir variando con el desarrollo del estudio. No obstante, estos pasos siempre procurarán seguir en la línea establecida.

Todo inicia con una idea, pero para dicha idea tiene que existir un problema, problema que se pretende solucionar estudiando la información recaudada a lo largo de la investigación.

Primero se hará una indagación, que luego será analizada, para, por último, presentar las conclusiones del caso.

Mediante las entrevistas es que se obtendrá información veraz y fidedigna del tema, ya que las personas entrevistadas cuentan con conocimiento actualizado del tema en investigación.

Se estudiarán las respuestas dadas, con el fin de determinar si la muestra elegida es suficiente o no; a partir de ahí se tomarán las medidas del caso.

El objetivo de esto es dar mayor veracidad a las conclusiones y garantizar un estudio completo y real de la situación en cuestión.

Diseño de la investigación

Dado al planteamiento de la investigación, basando en la pregunta “¿Cuál es el impacto que genera una deficiente infraestructura terrestre vial en las exportaciones realizadas de Costa Rica hacia Centroamérica?”, se estable un estudio con un diseño fenomenológico.

Se proyecta un diseño fenomenológico debido a que la pregunta de investigación expone el impacto que genera una deficiente infraestructura en las exportaciones que realiza Costa Rica a Centroamérica.

La deficiente infraestructura Centroamérica terrestre conlleva una serie de limitantes para la región, tales como poca competitividad de la región en el comercio internacional, falta de oportunidades labores y poca presencia de la inversión extranjera.

Se pretende mostrar las características presentes en la infraestructura centroamericana, sus fallas, sus ventajas actuales y la importancia de contar con una infraestructura eficiente e idónea, entre todas particularidades que se irán presentando en el transcurso de la investigación.

También, se determina como un diseño fenomenológico, porque se entrevistarán personas que han vivido algún tipo de situación referente al tema en estudio; en este caso, que hayan

experimentado una circunstancia con la exportación de sus productos, en la que, debido a la infraestructura deficiente, estos no hayan sido entregados correctamente.

El estudio de este tema se realizará en el periodo 2010-2018. Al ser un tema poco estudiado, se analizará y se indagará por un largo periodo de tiempo, a fin de establecer las conclusiones y las recomendaciones oportunas para dicho caso.

Los medios de comunicación nacionales e internacionales serán de gran ayuda para la investigación, ya que en los últimos meses se han difundido más casos sobre la afectación que la infraestructura deficiente ocasiona a los exportadores del istmo centroamericano.

El diseño será también explicativo, porque ilustrará los conceptos básicos e importantes para una mejor comprensión del estudio. El análisis explicativo busca aclarar por qué ocurre la situación.

Se enfoca en el alcance exploratorio porque es un tema poco investigado y desarrollado. La infraestructura terrestre centroamericana nos genera muchas interrogantes. Se habla del tema en los noticieros y se conoce la problemática, pero, aun así, el problema persiste y no se aprecia un cambio significativo. Las empresas exportadoras se ven afectadas por esto, por lo que es conveniente hacer un estudio más completo del tema.

Dentro de la investigación, para entender por qué algunos países de Centroamérica no poseen una buena infraestructura terrestre vial, se deberán analizar cuestiones de índole económico, para dilucidar por qué algunos miembros de la región no apuestan por una mejor infraestructura, aun sabiendo que esto les daría mayor competitividad.

El propósito es resolver el planteamiento del problema, y de esta forma dar una solución precisa a la problemática actual; promover el crecimiento en la región mediante la construcción de una infraestructura idónea que permita un mejor manejo del volumen de mercancía de los países participantes.

Fuentes de información

Población

La población en estudio se conforma por empresas exportadoras, agencias aduanales y empresas transportistas.

La población es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones (Hernández, 2014).

Muestra

La muestra se deriva de la población. Se debe limitar la población, es decir, se elegirán las categorías de mayor conveniencia para el desarrollo del estudio.

Entre estas categorías encontramos zona geográfica, dominio del tema y las características que estas presentan.

Es de vital importancia que las personas seleccionadas para las entrevistas conozcan el tema con profundidad, ya sea porque tienen que lidiar con alguna situación en particular en sus trabajos relacionada con el tema en estudio o porque simplemente saben de la materia.

Con el conocimiento correcto, la investigación será de relevancia para aquellos que de alguna u otra manera están interesados en el asunto. Las respuestas a las entrevistas le darán mayor énfasis a la investigación.

En el momento de recolectar los datos, se debe tener una idea de cuántas personas son necesarias para las entrevistas. Conforme avance la investigación, surgirán nuevas ideas que podrían incluir más individuos.

Los conocedores del tema le darán mayor objetividad al asunto, hablando de experiencias reales en las que se refleje el impacto que ocasiona la infraestructura terrestre a las exportaciones realizadas de Costa Rica a Centroamérica.

Se utilizarán muestras homogéneas, es decir, las personas entrevistadas tendrán el mismo perfil, tales como el conocimiento en el tema en cuestión.

Tabla 1. Muestra de la investigación, 2019

Nombre	Puesto	Empresa
Entrevistado 1	Exportador	Vicosa Cargo S. A.
Entrevistado 2	Transportista	Kuehne+Nagel
Entrevistado 3	Ingeniero de transportes	MOPT
Entrevistado 4	Agente aduanal	Agencia Aduanal
Entrevistado 5	Auxiliar	Aduana Peñas Blancas
Entrevistado 6	Gestora de compras	EL ORBE S. A.
Entrevistado 7	Asistente administrativa en Operaciones y Mercadeo.	NOVELTEAK COSTA RICA S. A.
Entrevistado 8	Transportista	Transporte Rodríguez Rodríguez
Entrevistado 9	Seguridad transporte de mercancías	Comsica S. A.

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

Unidades de análisis del estudio

Infraestructura terrestre centroamericana

En la presente investigación se determina como unidad de análisis la infraestructura terrestre centroamericana, proveniente del primer objetivo específico, el cual es dar un claro panorama de lo que es dicha infraestructura, y cómo esta afecta las exportaciones que realiza Costa Rica a Centroamérica.

Se analizarán los elementos que provocan que Centroamérica cuente con una de las peores infraestructuras terrestres globales, aun cuando es una región bastante competitiva en el comercio internacional.

Se estudiarán las limitantes que se presentan en el momento de exportar un producto, a causa de la mala infraestructura.

También, se expondrá el estado actual de la infraestructura terrestre de los siete países que conforman Centroamérica, con el fin de relacionar las diferencias entre las naciones.

Además, se busca la opinión de los transportistas que son los más afectados por el problema, al tener que utilizar a diario las rutas existentes.

Mediante las noticias y las respuestas de los entrevistados, se tendrá una imagen más clara de las dificultades que implica transportar sus mercancías de un lugar a otro y lo que representa monetariamente para las compañías.

Ventajas y desventajas del transporte terrestre en Centroamérica

Como segunda unidad de análisis se establecen las ventajas y las desventajas del transporte terrestre en Centroamérica, a partir del segundo objetivo específico, el cual consiste en conocer cuáles son las áreas en las que se está trabajando con eficiencia, pero también aquellas en que las ventajas se ven disminuidas.

Se estudiarán los elementos que hacen que Costa Rica exporte de manera considerable a los países vecinos, lo cual convierte en una necesidad tener una infraestructura idónea para que el transporte ocurra con mayor eficiencia.

Se analizarán a fondo las desventajas de la infraestructura y cómo estas son una limitante para el progreso de la región en cuestión de comercio internacional.

Se estudiará el efecto que tiene este problema en el país, así como la imagen negativa que se da a empresas que deseen invertir en la región.

Además, conocer medidas que eviten —o al menos disminuyan— este problema, pero sin perder de vista que se debe invertir en infraestructura, es como el progreso ocurrirá y le permitirá a la región ser un territorio ejemplar en cuanto al traslado de mercancías.

Instrumentos

Cuestionario

A la muestra seleccionada de ocho personas se le aplicará un cuestionario de 7 preguntas abiertas, las cuales se plantearán de manera personal. El objetivo de este cuestionario es recaudar información con base en las experiencias vividas por estas personas. Seguidamente, se estudiarán las respuestas y se elaborarán las conclusiones.

El propósito de realizar preguntas abiertas es que el entrevistado tendrá la oportunidad de ampliar su conocimiento y responder a gusto sin verse limitado, y así darle mayor énfasis al tema en discusión.

La misión del investigador será desarrollar de manera clara y precisa las preguntas, para obtener lo que se busca sin redundar. El objetivo es abarcar todos los temas relacionados con la tesis.

Entrevista

La técnica para aplicar el cuestionario será la entrevista, ya que es la que permite recolectar la información que se necesita. Conversar con las personas le dará mayor perspectiva a la investigación.

Su ejecución será sencilla. Se llevará el cuestionario previamente establecido con preguntas abiertas. Los entrevistados podrán prolongar sus respuestas. El orden no será importante, pero sí es importante que se realicen todas las preguntas, ya que estas fueron formuladas con el propósito de responder a la interrogante planteada con anterioridad.

El entrevistador deberá realizar las preguntas de acuerdo con el tema expuesto. Ambas partes (entrevistador y entrevistado) compartirán ideas y conocimientos, con el fin de hacer de la entrevista un proceso enriquecedor.

El objetivo es que las entrevistas se realicen personalmente. De esta forma se podrá estudiar más el comportamiento de los entrevistados, pero, si esto no fuera posible, entonces se elaborarán por teléfono o por correo electrónico.

Se pretende que las respuestas de los entrevistados no se salgan de la línea del tema en estudio, sino que se compartan experiencias relacionadas con el argumento planteado desde el inicio. Por tal razón, se considera importante dejarlo claro mediante un contacto previo con estas personas.

Proceso para la recolección y el análisis de datos

Para la obtención de los datos de la investigación se utilizarán varias fuentes. La fuente principal serán las entrevistas realizadas a personas que conozcan del tema. Como fuente secundaria se plantea obtener información de páginas web, libros, noticias y artículos referentes a la infraestructura terrestre centroamericana.

En el momento de realizar las entrevistas se debe conocer a fondo el tema, a fin de comprender las ideas que compartan los entrevistados.

Es importante prestar atención al comportamiento de los entrevistados a la hora de hablar del tema en discusión, cómo les afecta tanto a nivel social como económico y personal. También, se deben escuchar las acciones que ellos propongan para mejorar el problema.

Se establecen los indicadores de las unidades y variables de análisis, las cuales parten de los objetivos específicos, esto con el propósito de plantear un cuestionario completo. Contactar personas conocidas que puedan conocer del tema, se realizarán llamadas o se localizarán mediante correos electrónicos, para solicitarles su colaboración en una entrevista. Si aceptan, se agendará una reunión para compartir ideas. En caso contrario, se buscarán otras opciones.

Una vez que se hayan obtenido los datos de las fuentes primarias y secundarias, se procederá a establecer categorías de análisis, y de allí la investigación irá transcurriendo hasta llegar a una conclusión.

Método de análisis de la investigación

Luego de la recolección de datos se procede a estructurar la información obtenida. Es importante ser cuidadoso en el momento de hacer esto, ya que, si se elabora incorrectamente, el lector tendrá dificultades para comprender.

El análisis se hará una vez que se haya recolectado la información por parte de los entrevistados; de ahí surgirán las unidades de análisis, de las cuales se desarrollará la investigación.

Planteado el problema, el cual es el impacto que tiene una mala infraestructura vial terrestre para las exportaciones de Costa Rica, se hará una indagación mediante distintos sitios web, periódicos y entrevistas.

Cuando se tenga la información necesaria se procederá al desarrollo de las unidades de análisis, comentando sus particularidades y exponiendo los conceptos que sean indispensables para un mejor entendimiento.

Finalmente, se unificará toda la información obtenida. El fin es abarcar todos los temas de la investigación y que no haya cabida para dudas o cuestionamientos. Al analizar las ideas se mostrarán las conclusiones y las recomendaciones del caso.

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS

En el presente capítulo se estudiarán las unidades de análisis presentadas en el capítulo III, las cuales se desprendieron de los objetivos; a saber: el análisis de la infraestructura terrestre centroamericana, y las ventajas y desventajas del transporte terrestre en la región.

Primeramente, se realizaron las preguntas del cuestionario basadas en las unidades de análisis expuestas en el capítulo III. Las entrevistas fueron elaboradas mediante correo electrónico y por medio telefónico. Una vez obtenidas las respuestas procede a determinar las categorías de análisis, las cuales se analizarán a lo largo de este capítulo.

Tabla 2. Categorías de análisis, 2019

Unidad	Categoría
Infraestructura terrestre centroamericana	<ol style="list-style-type: none"> 1. Infraestructura limitada 2. Estado de las carreteras 3. Distancias 4. Aduanas 5. Inversión realizada 6. Capacidad de infraestructura 7. Retrasos de entrega 8. Carril exclusivo 9. Ferrocarril
Ventajas y desventajas del transporte terrestre en Centroamérica	<ol style="list-style-type: none"> 10. Costos 11. Precios 12. Inseguridad 13. Robos y hurtos 14. Disponibilidad de transportistas 15. Calidad

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

Unidad de análisis 1: Infraestructura terrestre centroamericana

El sistema que se estableció para determinar las categorías implica un buen desarrollo del cuestionario. La unidad de la infraestructura terrestre centroamericana se deriva del primer objetivo específico, el cual es definir el posible impacto actual de la infraestructura terrestre centroamericana en la logística de un producto y cómo esto afecta a los comerciantes de los países involucrados.

En el capítulo II de esta investigación se desarrollaron una serie de conceptos que ayudan a una mejor comprensión, aclarando algunos puntos básicos, tales como comercio internacional, importación, exportación, infraestructura y logística. Según vaya avanzando la investigación, surgirán otros conceptos relevantes para el estudio.

Se elaboró un cuestionario con el propósito de abarcar los temas que se plantearon al inicio de esta investigación. Este se aplica a personas involucradas en el entorno del comercio internacional, específicamente hablando de la infraestructura terrestre con la que cuenta Centroamérica.

Las respuestas que se obtengan de este cuestionario serán analizadas, al igual que las noticias relacionadas con el tema en cuestión. De esta manera, se le dará al estudio un mejor enfoque, donde se engloben fácilmente los conceptos.

En el cuestionario se redactan cinco preguntas correspondientes a la primera unidad de análisis, con los temas de estructura limitada, estado de carreteras, carril exclusivo, distancias cortas, personal calificado, gastos operativos, procesos tediosos, mejoras realizadas y aduanas.

La pregunta 1 es acerca de cómo calificarían la infraestructura terrestre centroamericana. De esta se derivan tres categorías: la limitada infraestructura —entiéndase aduanas—, el estado de las carreteras y los procesos tediosos que conllevan largas filas

La pregunta 2 abarca las ventajas y las desventajas que posee la infraestructura terrestre en Centroamérica, tales como distancias cortas (si se compara con otros destinos fuera de la región central), precios y tiempo.

En la pregunta 3 se menciona el desarrollo que se ha visto a lo largo de los años en materia de infraestructura terrestre en la región, por nombrar algunos ejemplos: mejoramiento de carreteras en Costa Rica y El Salvador, y un crecimiento en las aduanas nicaragüenses.

La pregunta 5 trata de conocer algunas experiencias vividas sobre cómo la infraestructura llega a estropear el trabajo de una persona o incluso afectar al consumidor final de un producto en específico.

La pregunta 5 pretende dar soluciones para optimizar el transporte de mercancías vía terrestre con la infraestructura que se posee actualmente, desde la perspectiva de los entrevistados.

Al concluir las entrevistas se obtuvieron 9 categorías de análisis:

1. Infraestructura
2. Estado de las carreteras
3. Distancias cortas
4. Aduanas
5. Inversión
6. Capacidad de infraestructura
7. Retrasos de entrega
8. Carril exclusivo
9. Ferrocarril

A continuación, se ampliarán las categorías establecidas a partir de las respuestas brindadas por los entrevistados.

Categoría 1: Infraestructura

Descripción

A continuación, se especifican las respuestas dadas por las personas entrevistadas, con respecto a la primera pregunta. Se detalla la calificación otorgada por cada integrante de la población referente a la infraestructura terrestre de Centroamérica.

- *“La calificaría como una estructura pobre que tiene mucho aún por desarrollar”.*
Entrevistado 1
- *“La calificaría de limitada y muy tardado en los cruces de frontera.”* Entrevistado 2
- *“Se podría calificar como una infraestructura limitada.”* Entrevistado 3
- *“Pésimas de acorde a la funcionalidad que demandan las aduanas.”* Entrevistado 4
- *“Me parece, si nos referimos a la estructura de carreteras que nos interconectan, las mismas andan entre buenas o excelentes considerando tramos de Costa Rica, Panamá y Nicaragua.”*
Entrevistado 5
- *“Creo que la infraestructura de Centroamérica está en un 70% mala.”* Entrevistado 6
- *“Regular. Si se comparan los países de Centroamérica, Costa Rica tiene carreteras muy malas; Nicaragua, buenas; Salvador, buenas en un 80%; Guatemala, buenas, y Panamá, excelentes”.* Entrevistado 7

- *“Mala. A veces se dura hasta 3 días en la aduana Peñas Blancas para que se hagan los trámites. También hay poca seguridad. Nosotros nos tenemos que quedar en la intemperie donde podemos ser víctimas de asaltos y tampoco hay condiciones óptimas para nosotros como transportistas utilizarlas. Las carreteras en algunos países son buenas en otros no tanto”. Entrevistado 8*
- *“En general, la clasifico como deficiente. No existe una manera expedita de realizar el transporte de mercancías. El entramado urbano está colapsado y no contamos con un sistema de transporte eficiente que nos permita atenuar dicho colapso”. Entrevistado 9*

Análisis

Infraestructura al conjunto de obras y sistemas de ingeniería que constituyen la base sobre la cual se produce la prestación de los servicios necesarios para el desarrollo de objetivos productivos, políticos y sociales, es razonable afirmar que la infraestructura siempre ha sido un factor clave en las políticas de desarrollo de los países (Bereciartúa, 2012).

Infraestructura se considera a todo aquello creado por el ser humano para facilitar las labores diarias; por ejemplo, carreteras, ciclo vías, edificios y demás elementos para una plena convivencia de la población.

Las aduanas son recintos constituidos por ley para regular las entradas y salidas de las mercancías al territorio nacional. Es por ello que su infraestructura tiene que estar diseñada para el volumen que transita por ellas y poseer un correcto funcionamiento, para así brindar el mejor servicio a favor de la economía del país y su gente.

Las condiciones de las aduanas costarricenses no son las óptimas para el nivel de mercancía que entra y sale por ellas; estas son edificaciones viejas que fueron construidas en su tiempo para abastecer el nivel de comercio de la época.

Las carreteras actuales no cumplen satisfactoriamente su función, ya que la cantidad de automóviles es bastante significativa, y sin considerar que los vehículos que transportan mercancías también hacen uso de estas. Los embotellamientos son frecuentes en las grandes ciudades de los países centroamericanos. Si se habla de Costa Rica esta situación no cambia.

Los entrevistados mencionaron que el estado de las carreteras y el diseño de las aduanas tiene un mayor peso cuando se habla de infraestructura. Las carreteras y las aduanas son las que hacen posible el comercio por vía terrestre, y si ambas no están en armonía, es imposible lograr un buen trabajo.

Una infraestructura limitada para el buen funcionamiento del comercio internacional conlleva una serie de obstáculos para las personas involucradas en este. Además, la competitividad del país resulta afectada.

El Estado costarricense debe apostar por la inversión en infraestructura, crear consciencia del valor tan importante que representa la comercialización de mercancías en la región, y que, con buenas carreteras y aduanas, el comercio de productos se podría incrementar y así además volver a la región más competitiva.

Categoría 2: Estado de las carreteras

Descripción

Esta categoría proviene de la primera pregunta. En algunas de las respuestas dadas se estableció que un elemento importante de la infraestructura terrestre es el estado de las carreteras.

- *“Me parece, si nos referimos a la estructura de carreteras que nos interconectan, las mismas andan entre buenas o excelentes considerando tramos de Costa Rica, Panamá y Nicaragua”.*
Entrevistado 5

- *“Regular. Si se comparan los países de Centroamérica, Costa Rica tiene carreteras muy malas; Nicaragua, buena; Salvador, buenas en un 80%; Guatemala, buenas, y Panamá, excelentes.” Entrevistado 7*
- *“Las carreteras en algunos países son buenas; en otros no tanto.” Entrevistado 8*

Análisis

Las carreteras son construidas específicamente para la circulación de vehículos automóviles y sirven de conexión entre distintos lugares. Significan un componente indispensable para el transporte de carga terrestre. Como se mencionó anteriormente, el buen estado de las carreteras trae consigo muchas ventajas, no solo para el transporte de mercancías sino para la población en general.

Para el comercio internacional, el intercambio de bienes entre los países puede llevarse a cabo mediante diferentes medios de transporte (aéreo, marítimo y terrestre). El análisis de este estudio está tomando como punto principal el transporte terrestre. Esto por dos razones: el vínculo entre el transporte terrestre y la infraestructura terrestre, y porque en los últimos años el segundo medio de transporte más utilizado en Costa Rica ha sido el terrestre.

Es evidente que las carreteras son una pieza fundamental para el desarrollo de una nación, y más aún cuando estas representan un porcentaje importante para el movimiento de mercancías entre países vecinos.

En el capítulo II de la presente investigación, se expuso la situación actual de las carreteras de Centroamérica, y lo rezagadas que se encuentran en países como Costa Rica, Guatemala y Honduras.

En el caso específico de Costa Rica, es absurdo que, a pesar de ser uno de los países con mayor competitividad en el comercio internacional y contar con una buena imagen en la región por la calidad de sus productos, se ubique en el último lugar del área por tener las peores carreteras.

En los últimos diez años, se ha visto un avance importante en el estado de la infraestructura terrestre, en este caso de las carreteras. Un ejemplo de ello es la ampliación que se hizo en la ruta nacional No. 1, sector Cañas-Liberia. La mejora de esta ruta ha facilitado el traslado de mercancías que se dirigen a la aduana de Peñas Blancas, frontera con Nicaragua. El volumen que se mueve en esta aduana es muy grande. Por esta razón, la ampliación de esta carretera ha favorecido inmensamente la competitividad del área. También cabe destacar la construcción de la carretera de Bajos de Chilamate y Vuelta Kooper. La importancia de esta ruta es que une el Caribe del país con la zona norte.

Es importante contar con rutas alternas, para evitar congestionar una sola vía. De esta manera, el transporte de mercancías será más efectivo. El Plan Nacional de Desarrollo 2019-2022 de la actual administración señala que uno de los desafíos es mejorar la calidad de la red del país, construir, rehabilitar, ampliar y conservar la red vial de manera que la transitabilidad de los usuarios se facilite.

A pesar de las mejoras realizadas en los últimos años, aun se nota el atraso en las carreteras costarricenses; es por esta razón que se debe impulsar el desarrollo vial, el cual ofrecerá muchas ventajas al país y la región. La solución sería una mayor inversión a la infraestructura terrestre.

Categoría 3: Distancias

Descripción

Esta categoría se desprende de la segunda pregunta, la cual consistía en detallar las ventajas de la infraestructura terrestre centroamericana.

- *“Una de las ventajas es el costo y tiempo.” Entrevistado 1*

- *“Distancias cortas.” Entrevistado 2*
- *“Como ventaja el costo y el tiempo.” Entrevistado 3*
- *“La ubicación estratégica que poseen para el paso de mercancías y turismo.” Entrevistado 4*
- *“Una de las ventajas es que es más rápido mover las mercancías que por agua.” Entrevistado 6*

Análisis

La distancia es el recorrido que divide dos puntos (dos lugares). La distancia representaba un obstáculo en tiempos anteriores cuando no había medios de transporte capaces de recorrer grandes distancias.

En la actualidad, existen medios de transporte aptos para hacerlo. En la presente investigación, el transporte terrestre es el referente; es decir, no se tocarán temas como el transporte aéreo o marítimo, que cuentan con características similares, pero acondicionadas para distintas aéreas de estudio.

Centroamérica tiene una extensión territorial de 522 760 kilómetros cuadrados, uno de los tres grandes fragmentos de territorio americano. En el capítulo II se mencionaron los usos de los diversos medios de transporte en Costa Rica. El transporte marítimo se posiciona como el número uno en el transporte de mercancías a Centroamérica, y como segundo lugar, el transporte terrestre; aspecto que varía por distancia, costo y tiempo.

Las distancias de carga entre los países de Centroamérica cambian un poco dependiendo del transporte utilizado. El transporte marítimo y terrestre tienen tiempos similares; es importante recalcar que la distancia está ligada a los tiempos.

Una mercancía que parte de San José con destino a Nicaragua tiene que recorrer aproximadamente 215 kilómetros hasta la frontera, sin contar los kilómetros que existan a la ciudad de arribo. Aproximadamente, conllevaría un tiempo de tránsito de dos días.

A la frontera sur, hay aproximadamente 340 kilómetros, y el tiempo que tardaría una unidad de transporte sería de dos a tres días. Cuando se habla del transporte marítimo, los tiempos son muy parecidos; en la mayoría de los casos la diferencia es de un día.

Para Guatemala, los kilómetros por recorrer son 1226, con un tiempo aproximado de dos o tres días. En el momento de elegir el transporte se deben considerar muchos aspectos y la distancia es uno de ellos. Para muchos, el transporte terrestre de mercancías es muy conveniente, especialmente cuando hay cercanía y los costos y tiempos son favorables.

En las respuestas destacaron el costo y el tiempo como las dos grandes ventajas que posee el transporte terrestre; factores por considerar cuando se planea exportar o importar un producto en particular.

Categoría 4: Aduanas

Descripción

La presente categoría se deriva de la pregunta 2, en que se menciona el estado y los procesos de las aduanas costarricenses como una desventaja para el comercio.

- *“Deficientes infraestructuras. No existe planificación u ordenamiento para el uso debido de instalaciones de acorde a la necesidad e inapropiadas condiciones físicas (instalaciones) para los choferes donde hacer sus necesidades (llámense fisiológicas o de alimentación), que es contraproducente a la constitución política.” Entrevistado 4*

- *“Son estructuras que nacieron con visión de corto plazo, no están acordes a las necesidades propias del transporte actual.” Entrevistado 5*
- *“Lentitud en los procesos. Las aduanas de Costa Rica y Honduras son las peores porque no trabajan las 24 horas y no hay espacio para unidades de transporte.” Entrevistado 7*
- *“Una ventaja ahora podría ser la nueva aduana que está construyendo Nicaragua. Están mejorando su infraestructura y esto ayudaría a aligerar los tramites.” Entrevistado 8*

Análisis

Las aduanas son las encargadas de recibir el flujo de mercancías producto del comercio internacional, además de ejercer el respectivo control sobre ellas. Estos recintos deben contar con la capacidad suficiente para abastecer el comercio del país.

El servicio que ofrecen debe ser eficiente, ya que una mala gestión por parte de ellas acarrea inconvenientes para las personas cuya actividad principal es el comercio. Asimismo, la población también resulta afectada, ya sea por el tránsito por estas o por el consumo de productos.

La seguridad de las aduanas es de importancia, ya que en ellas recae gran parte del peso económico de una nación. En Costa Rica, el comercio es pieza fundamental para el desarrollo y por tal razón las aduanas son un puente que permite la entrada del progreso.

En Costa Rica hay un total de siete aduanas: Aduana Caldera, Aduana Central, Aduana de Limón, Aduana de Peñas Blancas, Aduana La anexión, Aduana Paso Canoas y Aduana Santamaría. Las aduanas Caldera y de Limón son las encargadas de la parte marítima del país; Peñas Blancas y Paso Canoas son aduanas fronterizas con Nicaragua y Panamá, respectivamente.

Las aduanas fronterizas tienen la función de recibir personas, vehículos y unidades de transporte. Para esta investigación las unidades transporte son el punto de análisis.

El horario de trabajo de las aduanas influye mucho en la efectividad. Uno de los entrevistados se refirió a este tema como una problemática, ya que el tráfico internacional de mercancías que se importan y exportan en estos recintos es considerable, porque lo que es importante un trabajo constante en estas, para así evitar los atrasos.

Un buen trabajo por parte de los funcionarios aduaneros podría disminuir el atraso. Es verdad que las instalaciones son importantes, pero se debe trabajar con lo disponible, y procurar hacerlo de la mejor manera. El comercio de mercancías no se detiene, por tal razón, las aduanas tampoco deberían detener sus funciones.

El comercio en Centroamérica ha aumentado, a raíz de las negociaciones y la entrada de acuerdos comerciales los países del istmo. Esto ha generado ventajas para los comerciantes, pero la mejora en las aduanas debe ser una prioridad.

Se necesita un perfeccionamiento en las funciones que estas realizan, un trabajo arduo que pueda llenar el volumen de comercio en ambas fronteras, pero esto no sirve de nada si no se cuenta con instalaciones apropiadas.

Categoría 5: Inversión

Descripción

Esta categoría resulta de la pregunta 3, en la que se busca la opinión del entrevistado en cuanto al crecimiento que ha visto durante los últimos años en la infraestructura terrestre centroamericana.

- *“Algunos países de Centroamérica han estado invirtiendo en mejoras; sin embargo, el deterioro de las calles, largos recorridos hacen que pequeños productores no utilicen estas vías para transportar sus cosechas ya que los costos operativos son excesivos. Si sumamos los controles fronterizos que existen hoy en día por migrantes y por drogas no han permitido el crecimiento ni el desarrollo para los exportadores. Se podría tomar como ejemplo la infraestructura de El Salvador, así como la del país vecino de Panamá, que cuentan con unas de las mejores infraestructuras terrestres de carga.” Entrevistado 1*
- *“En efecto, ha venido en crecimiento al igual que la economía de Centroamericana.” Entrevistado 2*
- *“Al menos en Peñas Blancas las mejoras son mínimas. Lo último fueron los módulos para las exportaciones que sí han ayudado mucho. Hay proyectos pendientes de mejoras; aún hay presupuesto y planes que están en proceso.” Entrevistado 3*
- *“Hasta el año 2017 se estructuró nuevas instalaciones en Aduana Peñas Blancas Costa Rica: En este momento, en aduana Peñas Blancas Nicaragua se está construyendo un mega complejo aduanero superior a todas las aduanas de Centroamérica”. Entrevistado 4*
- *“Mejora sí; gran avance no” Entrevistado 5*
- *“Sí. Hay países que están mejorando la infraestructura vial, como Nicaragua y Panamá.” Entrevistado 6*
- *“En Costa Rica, la carretera Cañas-Liberia ha facilitado un poco el transporte de mercancías, porque ahora es un poco más rápido y en Nicaragua se están mejorando la aduana.” Entrevistado 7*

- *“Tengo muchos años siendo transportista, y de un 100% yo diría que ha crecido un 50% porque algunos países como Costa Rica y Nicaragua han mejorado carreteras, y como dije antes Nicaragua está mejorando sus aduanas. En el caso de Guatemala y Honduras también se ha visto una mejora mínima. El Salvador y mi país Panamá tienen la mejor infraestructura terrestre.” Entrevistado 8*
- *“Se pueden mencionar los siguientes casos puntuales de impacto para el transporte de mercancías: carretera entre Bajos de Chilamate y Vuelta Kooper, que facilita la conexión entre el Caribe y la zona norte del país; ampliación ruta nacional No. 1 sector Cañas-Liberia, y ampliación del Puente Alfredo González Flores (“puente de la platina”) sobre la ruta nacional No. 1 (General Cañas)”. Entrevistado 9*

Análisis

Se estima que el país invierte aproximadamente un 4% del PIB en infraestructura, desde la construcción de nuevas obras hasta la mejora en edificaciones antiguas, pero lo recomendable sería una inversión mayor.

Según el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2022, el país debe invertir entre 4 y 8% del PIB en infraestructura, de manera que el atraso en esta disminuya y se genere competitividad para el país.

A pesar de la ubicación estratégica en la que se encuentra Costa Rica y el sinnúmero de productos que se ofrecen a la región, hay áreas en las que el país se encuentra rezagado, y la infraestructura es una de ellas. Costa Rica tiene un atraso de más de 30 años en esta, y en la actualidad la inversión hecha es todavía muy poca.

El problema ha sido la poca visión de gobiernos pasados, que se concentraron en el pensamiento a corto plazo y no vieron más allá. No planificaron el crecimiento que podía tener el país en materia comercial, ni reconocieron que la infraestructura es un pilar importante.

En los últimos años, Costa Rica ha hecho una inversión en carreteras. Se pueden mencionar algunos casos, como la Carretera de Chilamate y Vuelta Kooper, vía que permite la conexión entre

el Caribe y la zona norte; la ampliación a la ruta Cañas-Liberia; la ampliación del puente Alfredo González Flores, así como la construcción del megapuerto de APM Terminals en Moín y la reconfiguración del intercambio del Aeropuerto Juan Santamaría sobre la ruta nacional No. 1, el cual atenúa el cuello de botella en ese sector y beneficia directamente al transporte de mercancías proveniente de ese sector.

Esta inversión ha sido favorable para el comercio y la ciudadanía, pero falta mucho todavía. Lo recomendable sería crear conexiones entre rutas periféricas a la GAM, de manera que la mercancía no tenga que ingresar al centro del país, ocasionado un colapso vial y afectando los tiempos de espera y los costos de exportación.

Un estudio realizado por el Strategic 100 Latin American Infrastructure Report mostró la inversión de los países centroamericanos en infraestructura entre los años 2008 y 2015, la cual reveló que Nicaragua, Panamá y Honduras son los mayores inversores en infraestructura. Costa Rica se posicionó como cuarto lugar con un 4,1% del PIB durante ese periodo de 7 años.

Un 4,1% es una cifra pequeña en 7 años, que explica por qué hay un rezago de más de 30 años en la infraestructura. Se debe administrar, planear y desarrollar proyectos efectivos y con visión a futuro. De esta manera se mejoraría la competitividad del país, y consigo el desarrollo de la región.

Categoría 6: Capacidad de infraestructura

Descripción

La capacidad de las carreteras y las aduanas puede ser un obstáculo para el comercio de mercancías por vía terrestre, y es un tema importante que requiere análisis.

- *“Aduana Peñas Blancas Costa Rica, le dan de tiempo al transportista 2 horas al ingreso de la unidad de transporte para someterse algún régimen aduanero. Si en ese lapso no se acoge*

o se vence el tiempo, se envía a almacén fiscal Peñas Blancas (privado), generando altos costos de almacenajes y esto por no estar en capacidad de infraestructura.” Entrevistado 4

- *“La poca capacidad que tienen las aduanas.” Entrevistado 6*
- *“El espacio en las aduanas es muy reducido. La mayoría de las veces solo hay campo para unas pocas unidades de transporte”. Entrevistado 8*

Análisis

La capacidad se refiere al límite de espacio de un lugar u objeto en particular. Cuando se habla de capacidad en infraestructura se generaliza en carreteras y edificaciones. Las carreteras y edificaciones son la base en la que se sustenta el comercio de mercancías vía terrestre, por ser las delegadas para soportar el nivel de mercancías de un país. Es relevante diseñar estas con pericia, previendo futuros escenarios.

La poca capacidad en aduanas y el atraso en las carreteras provoca cuellos de botella. Como consecuencia de esto, se generan altos costos en el transporte y en combustible. Si se ve desde otra perspectiva, también provoca contaminación ambiental por los niveles de humo de las unidades de transporte y un descontento en la población.

En la ruta La Cruz-Peñas Blancas se forman largas filas de camiones que llevan la mercancía a la aduana, misma ruta que utiliza la población para transitar. Esto provoca un caos vial, cuya solución sería un carril exclusivo para los transportistas, que evitaría que otras personas se vean afectadas.

Las condiciones precarias de las aduanas fronterizas y de las rutas nacionales son alarmantes. La poca tecnología y las restricciones administrativas de las aduanas hacen de este proceso muy tedioso y generan gastos inmensurables para el comercio.

Categoría 7: Retrasos de entrega

Descripción

Esta categoría se desprende de la pregunta cuatro del cuestionario. Dos de los entrevistados mencionaron los retrasos que se presentan en las aduanas por la poca capacidad y la labor que realizan los funcionarios, por lo que es relevante hacer un análisis de esto.

- *“Retrasos en las entregas, no tener los equipos adecuados para una revisión de mercaderías”.* Entrevistado 1
- *“Muchas. Desde problemas en infraestructura vial, inseguridad y atraso en tiempos de recepción de materias”.* Entrevistado 2

Análisis

Los cuellos de botella en las aduanas por el poco espacio disponible en ellas y la gran cantidad de trabajo hace que los tiempos de entrega de la mercancía sean largos.

Como se mencionó, la capacidad de las aduanas es clave para un desarrollo efectivo del comercio internacional. El tiempo que las mercancías pasan en las aduanas resulta inconveniente para sus propietarios, ya sea por costos extras que se podrían generar durante ese periodo.

Y es que el tiempo es dinero, como se dice, especialmente en este tipo de operaciones. Los importadores desean retirar sus productos lo antes posible, pero el mal estado de las carreteras, los tiempos en aduanas las pocas horas de trabajo resultan un inconveniente.

Es verdad que el diseño de estos recintos es importante, pero también lo es el funcionar de estos. Algunos procesos son tediosos y provocan atrasos. Es fundamental mejorar el accionar de las aduanas y quitar restricciones que en algunos casos son absurdas, de manera que se faciliten los procesos y los cruces de frontera.

Categoría 8: Carril exclusivo

Descripción

Esta categoría se origina de la pregunta cinco, en donde el entrevistado puede dar soluciones sobre cómo mejorar el transporte de mercancías por vía terrestre. Las respuestas fueron muchas, pero se analizarán aquellas que han sido expuestas con anterioridad, ya sea por medios de comunicación o análisis anteriores.

- *“Carriles exclusivos, personal calificado, herramientas necesarias para revisiones, mecanismos de control, carreteras adecuadas y horarios flexibles”. Entrevistado 1*
- *“Mejoras en vías clave para evitar tantas filas. Una vía para los cargados, otros para los vacíos y para vehículos particulares, menos notas técnicas y menos semáforos en rojo”. Entrevistado 3*
- *“Habilitar red vial a 4 carriles a nivel centroamericano, derogar ciertos decretos en leyes de aduana que contradicen las leyes de aduanas, capacidad profesional en gerencias de aduanas para determinar las necesidades reales en las aduanas y su solución”. Entrevistado 4*
- *“Mejorar la efectividad en las aduanas. Esto agilizaría el movimiento de los camiones y también la mejor solución sería la creación de un carril exclusivos para unidades de transporte de mercancías”. Entrevistado 7*

Análisis

Se decide plantear esta pregunta debido a que es importante conocer posibles soluciones para esta problemática, y la forma ideal de hacerlo es consultando a aquellos que viven a diario situaciones relacionadas con lo expuesto en esta investigación.

En las entrevistas, una de las soluciones fue la implementación de un carril exclusivo para unidades de transporte. Esto permitiría un desahogo en las vías y ayudaría a una mayor fluidez vehicular.

Un carril exclusivo promovería un mejor aprovechamiento de la infraestructura vial existente, logrando disminuir los tiempos y agilizando los procesos aduaneros. Lo ideal sería que esta medida se aplicara en todas las rutas principales del transporte de mercancías en Centroamérica, pero esta iniciativa debe venir acompañada con la construcción de rutas alternas. Es decir, que los camiones de carga no tengan que entrar a las grandes ciudades, porque el tiempo que ganarían con un carril exclusivo lo pierden automáticamente en los cuellos de botella de las ciudades urbanas.

En el año 2008 se creó un proyecto llamado Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, el cual abarca una serie de iniciativas en áreas económicas y sociales, y cuenta con socios como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) y el Banco de Desarrollo de América Latina. Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Panamá forman parte de este proyecto.

Una iniciativa de este proyecto es crear un corredor mesoamericano, el cual consiste en que los países centroamericanos se conecten mediante una autopista y así impulsar la competitividad de la región. Se pretende que dicho plan esté ejecutado en el 2030.

Un plan de esta dimensión favorecería a todos los países centroamericanos y brindaría un desarrollo económico y social pleno, que aprovecharía la ubicación geográfica y la calidad de los productos de la región.

Categoría 9: Ferrocarril

Descripción

Según los entrevistados, la creación de un ferrocarril de carga que una Centroamérica será la que facilite el comercio.

- *“Lo más importante sería la creación de un ferrocarril que abarque todo Centroamérica.”
Entrevistado 1*
- *“Una posible solución es un sistema de transporte por medio de ferrovías”. Entrevistado 2*
- *“La mejor solución a mi criterio es rehabilitar las líneas de ferrocarril hasta los puertos y abandonar el transporte de carga por carretera. Brindando así mayores ingresos a Incofer y simplificando el ingreso y salida de la mercancía del país por medio de un canal seco”.
Entrevistado 9*

Análisis

Para incrementar el desarrollo económico en la región se debe invertir en infraestructura. Según el Banco Mundial, el mercado común centroamericano es uno de los principales socios comerciales para la mayoría de los países de la región, con un 26,2% de las exportaciones, a pesar de la problemática del transporte terrestre.

Otras de las soluciones dadas por los entrevistados fue la creación de un tren de carga que una la región centroamericana. Esto facilitaría el ingreso y la salida de las mercancías, simplificando el proceso.

El sector del transporte de carga por carretera está muy acaparado, sin contar que las carreteras son una limitante para el tránsito de mercancías. En la mayoría de los países centroamericanos, las carreteras no son aptas para la circulación de unidades de transporte.

Es por ello que también se considera importante restaurar la vía férrea a lo interno, es decir, establecer una ruta de carga de mercancías desde puntos estratégicos, de manera que el transporte de carga por carretera se libere un poco y con ello la congestión vehicular.

Para la creación de un ferrocarril que incorpore a todos los países centroamericanos, se debe fomentar una buena integración entre las partes, trabajar mancomunadamente para garantizar el éxito de la operación.

Unidad de análisis 2: Ventajas y desventajas del transporte terrestre en Centroamérica

La segunda unidad de análisis se deriva del segundo objetivo específico planteado al inicio de esta investigación, el cual es exponer las ventajas y desventajas del transporte terrestre de mercancías en Centroamérica.

En el capítulo II, se plantearon algunos conceptos relevantes para un mejor entendimiento. Se analizó el transporte terrestre y cuánto representa este para la carga de mercancías en Centroamérica, considerando los elementos que se involucran, tales como el transportista, encargado de salvaguardar el producto y la logística terrestre que hace posible que la mercancía llegue a su destino final.

En este capítulo se expondrán las respuestas de la población que se eligió para el cuestionario. Los entrevistados dieron su punto de vista cuando se les preguntó sobre las ventajas y las desventajas que tiene el transporte terrestre de carga en Centroamérica.

El tema principal de esta investigación es el estudio de la infraestructura terrestre vial, tema que se puede dirigir a muchos otros elementos. Se decidió que el transporte de mercancías juega un rol importante porque es el encargado de utilizar la infraestructura vial como puente para cumplir con su trabajo, razón por la cual se considera importante analizar este asunto.

La pregunta 6 es acerca de los precios que ofrecen las empresas de carga en la actualidad. Por la competitividad que hay en este ámbito se puede ver una variedad de precios y opciones. La elección dependerá del tipo de carga, el destino y la calidad del servicio.

La pregunta 7 abarca los diferentes escenarios que pueden ocurrir durante el transporte de mercancías. Al ser una pregunta abierta las respuestas son numerosas y variadas. Sobresaldrán

aquellas que se mencionaron varias veces. También es importante para esta investigación analizar aquellas que no fueron tan frecuentes pero que aun así le darán mayor profundidad al estudio.

Se alcanzó un total de 6 categorías de análisis:

1. Costos
2. Precios
3. Inseguridad
4. Robos y hurtos
5. Disponibilidad de transportistas
6. Calidad

A continuación, se respaldarán las categorías con las respuestas de los miembros de la muestra.

Categoría 1: Costos

Descripción

El costo que representa el transportar una mercancía puede ser alto, dependiendo de las condiciones de esta. Analizar los costos con anterioridad puede ser útil para un ahorro significativo. En el caso específico de esta investigación, se verá el costo desde una perspectiva de infraestructura.

- *“Claro que sí influye, incrementa los costos operativos y no deja un negocio rentable para una pequeña empresa.” Entrevistado 1*
- *“Influye directamente, a mayor tiempo de tránsito aumenta el costo de los recursos.” Entrevistado 2*
- *“Al menos en Costa Rica sí, porque hay un impuesto gravado para las exportaciones de mejoras en aduanas de \$28.00 por exportación. Eso influye al final en el costo de fletes a la*

hora de comprar un producto. En el resto de aduana de Centroamérica, desconozco si existe algún gravamen de impuestos para mejora de aduanas.” Entrevistado 4

- *“Mucho, porque mejores carreteras bajan los costos de operación.” Entrevistado 6*
- *“Si se tuviera mejores carreteras y fuera más rápido el tiempo en aduana, se reducirían los costos.” Entrevistado 8*

Análisis

El costo monetario es el que se refleja en la realización de un bien o la prestación de un servicio. En el transporte terrestre de mercancías existen costos fijos y variables. Algunos costos fijos son el seguro y el salario de conductores; entre los gastos variables se encuentran la gasolina y las llantas.

Es importante solicitar cotizaciones a las empresas transportistas, así se asegura que la negociación sea oportuna y que haya un aprovechamiento mutuo. No se adentrará en la especificación uno a uno de los costos en los que se incurre en el momento de transportar una carga.

En el momento de exportar o importar una mercancía se busca que los costos sean mínimos, es decir, que solo se incurra en aquellos que son necesarios. No obstante, al tener carreteras en mal estado, además del mal diseño de las aduanas donde el espacio es reducido y los procesos son lentos, es inevitable que no se generen gastos adicionales.

A pesar de las muchas ventajas con las que cuenta el transporte terrestre, hay elementos como el estado de las carreteras, la infraestructura de las aduanas que perjudica los puntos buenos y hace que exportadores e importadores se inclinen por otro medio de transporte.

La elección de transporte es vital para una compañía, ya sea por las características del producto o bien el costo de transporte de estas. Según Procomer, el costo del transporte terrestre para Centroamérica es tres veces más bajo que el aéreo.

Los procesos de tramitología en las aduanas son largos y esto lleva a que el costo de bodegaje de las mercancías aumente. Algunas veces resultan ser gastos no previstos por las compañías. Según datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, los costos en que incurren las empresas para movilizar cargas en Centroamérica superan el 40% de los costos que se asumen en mercados desarrollados.

Esto se da por la situación en la que se encuentran las carreteras, los tiempos de espera en las aduanas son desmesurados. Tiempos generados por los inconvenientes administrativos que dificultan el tránsito rápido de las unidades de transporte. Mejorar las carreteras y la gestión de las aduanas reduciría estos costos de operación, crearía beneficios para las empresas y traería estabilidad para el país.

Categoría 2: Precios

Descripción

Esta categoría se desprende de la pregunta 6, en donde el precio es importante para aquellas personas que están involucradas en la exportación e importación de mercancías vía terrestre en Centroamérica. La pregunta se fundamenta en la infraestructura, pero también en cómo el precio resulta afectado por esta.

- *“En la actualidad, hay muchas empresas transportistas, así que el factor precio puede variar; siempre tratar de buscar el mejor precio unido a calidad.” Entrevistado 2*
- *“Por supuesto, es un factor relevante, pero no el más importante.” Entrevistado 5*

- *“Sí, ya que la lentitud de los procesos se ve reflejado en los precios, porque entre más tiempo la mercancía pase en carretera mayor será el costo de traslado.” Entrevistado 7*
- *“Sí, las empresas de transporte cobran dependiendo del producto a llevar y las condiciones en que esta se traslada. También se toman en cuenta las carreteras y el tiempo que dura en llegar y de ahí se considera el precio.” Entrevistado 8*
- *“La infraestructura influye directamente en los precios del transporte de mercancías. El estado de la infraestructura, la existencia o inexistencia de conexiones entre rutas principales y la capacidad de las vías en cuanto a cantidad de carriles influyen en la velocidad de operación, diseño de ruta y ubicación de centros de distribución. Esto quiere decir que, para una empresa, la infraestructura es la que condiciona la ubicación de sus sucursales, el modo de transporte utilizado, las horas a las que se realizan los traslados, entre otras condiciones.” Entrevistado 9*

Análisis

El precio es la suma de dinero que se paga por el uso o la adquisición de un bien. El precio en el transporte de mercancías tiende a variar, ya sea por el destino o por las cualidades de estas. En este caso, se analizará cómo el precio está ligado a la infraestructura.

El transporte terrestre de mercancías tiene la ventaja de contar con precios competitivos, ya que hay muchas empresas transportistas. Como se mencionó en el capítulo II, actualmente hay 71 compañías de transporte terrestre registradas ante el Ministerio de Hacienda, según el centro de información aduanera. Todas ellas cumplen con los requerimientos para transportar.

Esto genera que exista una diversidad en precios. Los interesados en trasladar mercancías basarán su decisión en esto, pero también garantizando la calidad del producto a movilizar. Como se dijo anteriormente, el precio se asocia a una serie de variantes, pero también se deben considerar otras que de una u otra manera afectan el precio final del producto.

La calidad de las carreteras y los tiempos de espera en aduanas tienen un efecto notable en el precio del transporte. Las empresas transportistas toman en consideración esos aspectos y de ahí se genera un alza. Al tener que pagar más dinero, exportadores e importadores ven reducido su margen de ganancias. Mejorar el diseño y el servicio de las aduanas aminoraría los costos de transporte.

Categoría 3: Inseguridad

Descripción

Esta categoría se deriva de la pregunta 7, al cuestionar la labor realizada por los transportistas a pesar de la limitación de la infraestructura. Dos de los entrevistados mencionaron que la inseguridad forma parte de ese sinnúmero de circunstancias que pueden ocurrir en el transporte de mercancías. Se considera de relevancia para la investigación analizar esta problemática.

- *“Los problemas de seguridad son impedimento para que ellos ofrezcan un mejor servicio, pero tomando medidas se puede mitigar un poco”. Entrevistado 1*
- *“Sí, a pesar de la problemática en las aduanas como son filas de kilómetros para que los camiones puedan cruzar de una frontera a otra y agregarle a esto la poca seguridad que hay en las aduanas, los tiempos no son los mejores pero los transportistas sacrifican horas para poder pasar y llevar la carga a su destino”. Entrevistado 4*

Análisis

La inseguridad es un aspecto delicado, que si no se mitiga puede crear serios problemas al comercio y a la población. La inseguridad puede englobar diversas variables. Los hechos delictivos son muy comunes en el comercio de mercancías. Anteriormente, no era un tema muy conversado, pero en la actualidad representa un obstáculo para el comercio.

El robo de mercancías es muy común en el país. La inseguridad que acecha al comercio es cada vez mayor y como consecuencia los costos del transporte aumentan, teniendo que invertir en medidas de seguridad que en algunos casos resultan inútiles.

Contar con medidas de seguridad efectivas y una infraestructura adecuada acortaría este problema y brindaría mejores condiciones para el comercio de mercancías. La imagen del país se pone en tela de juicio y además ocasiona que posibles inversiones se detengan, afectando la competitividad del país.

Categoría 4: Robos y hurtos

Descripción

Los robos y hurtos son muy usuales en las carreteras. Una de las posibles razones es la infraestructura vial, ya que su mal estado hace que los transportistas tengan que detenerse y en ese momento suelen ser víctimas de asaltos. En esta categoría se analizará un poco más este problema.

- *“Los robos y hurtos son muy frecuentes. Un ejemplo es Peñas Blancas en donde se generan largas filas y donde no hay ningún tipo de vigilancia, y es ahí donde los delincuentes aprovechan para asaltarlos”. Entrevistado 2*

Análisis

En la categoría anterior se citó que la inseguridad puede comprender varias variantes, entre las cuales se encuentran los robos y hurtos de mercancías. La diferencia entre ellas es que en el robo existe algún tipo de violencia y en el hurto no la hay.

El robo de mercancías en tránsito es frecuente, y el mal estado de las carreteras facilita el accionar de los delincuentes. El colapso en vías importantes hace que los transportistas tomen otras

rutas con poco tránsito para el traslado de mercancías, rutas que en algunos casos son vulnerables y donde las malas condiciones de estas facilitan el robo de las mercancías.

Según datos de la Cámara Nacional de Transportistas de Carga (Canatrac), el promedio de robo de contenedores en el país es de 12 mensualmente, calcular el daño tan grande que esto ocasiona a la economía del país, ya que estas mercancías robadas se comercializan en mercados informales ocasionando la evasión de impuestos.

Los cruces de frontera son lentos, pues las instalaciones de las aduanas son precarias, lo que origina que se formen filas de muchos kilómetros por parte de las unidades de transporte. Lo anterior sin contar que muchas veces las revisiones tardan hasta dos días, además de la poca vigilancia que hay, lo cual deja a los transportistas vulnerables a cualquier acto delictivo.

La infraestructura terrestre influye en muchos aspectos, y la delincuencia es uno de ellos. Dicho aspecto es uno de los más dañinos para el comercio efectivo de mercancías, por lo que resulta importante emplear medidas de seguridad para erradicarlo.

Categoría 5: Disponibilidad de transportistas

Descripción

Como se mencionó anteriormente, en la actualidad hay muchas empresas que ofrecen servicios de transporte de carga terrestre. Esta categoría proviene de la pregunta 7, en la que varios entrevistados mencionaron que, a pesar del mal servicio de algunas compañías de transporte, todavía existen algunas que ofrecen calidad, y que la competencia en ese sector es beneficiosa para los exportadores e importadores.

- *“Hay transportistas que conocen la problemática que existe y han creado “oportunidades” para que las cargas puedan ser transportadas y a un menor precio; por ejemplo, los llamados “transportes lecheros” Si un carro viaja de Costa Rica hasta Guatemala dejando carga por todo Centroamérica, buscan empresas que necesiten realizar el mismo recorrido de*

Guatemala hasta Costa Rica, de manera que los transportes en ambos viajes puedan ir con mercadería para dividir esos costos operativos, así que es la unión de varios para un bien en común”. Entrevistado 1

- *“Sí, es efectivo. Ellos son parte importante del proceso”. Entrevistado 3*

Análisis

El transporte de mercancías vía terrestre no sería posible sin la labor de las empresas transportistas. Estas son las encargadas de suministrar las unidades de transporte capaces de trasladar las mercancías.

La competencia libre permite un desarrollo económico para un país, ya que los procesos de productividad están en continua mejora, elemento clave para generar competitividad, construyendo empresas sólidas que den bienestar social.

El transporte terrestre cuenta con muchas ventajas. Es importante rescatar la acotación de uno de los entrevistados, donde algunas empresas transportistas ofrecen servicio consolidado. Es decir, que un contenedor puede transportar mercancías de dos clientes y que ambas tengan el mismo destino, donde los costos se comparten.

La disponibilidad de transportistas crea una gran oferta de precios, contribuyendo a aquellos que utilizan el servicio continuamente. Esto ayuda a que se reduzcan los costos logísticos. Es verdad que a la región todavía le falta mucho desarrollo como un avance en las carreteras y mejoras en las funciones aduaneras, pero, a pesar de todo, la tarea se cumple.

Categoría 6: Calidad

Descripción

Esta última categoría proviene de la pregunta 7. Es primordial analizar la calidad del servicio que brindan los transportistas y las empresas para las que laboran.

- *“Sí, es efectivo. Ellos son parte importante del proceso”. Entrevistado 3*
- *“Los transportistas sacrifican horas para poder pasar y llevar la carga a su destino”. Entrevistado 4*
- *“Sí, porque hacemos más esfuerzos para que las mercancías lleguen lo antes posible a pesar de la ineficiencia de las aduanas”. Entrevistado 6*
- *“Creo que es bueno, porque, a pesar de todo, los transportistas hacen lo posible para que los productos lleguen a su destino”. Entrevistado 7*
- *“Como transportista trato de hacer mi trabajo bien, trato de siempre proteger la mercancía sea cual sea y que llegue bien al país, sin importar los obstáculos que se presenten durante el traslado. También esto depende de la empresa transportista, al menos donde yo trabajo nos exigen calidad y responsabilidad”. Entrevistado 8*

Análisis

Los transportistas se encargan de operar y tramitar las diligencias aduaneras. Además, tienen la obligación de comunicar a la aduana la salida y llegada de las unidades de transporte y sus cargas al lugar designado.

Son pieza clave en el curso de la mercancía, por tal razón se debe brindar un buen servicio para la satisfacción del cliente y para un desarrollo completo del comercio internacional.

La calidad se liga a los factores de trabajo con los que se cuenta. Las carreteras y las aduanas son parte del transporte terrestre, y para que este se efectúe de la mejor manera las tres fuerzas deben estar en perfecta armonía.

En las entrevistas realizadas, los encuestados dieron fe del trabajo de las empresas transportistas, catalogándolo en la mayoría de casos como una labor efectiva que, a pesar de contar con tantos obstáculos, representa una porción importante en el desarrollo económico y social de un país.

Es menester reconocer la función y el esfuerzo de los transportistas, quienes deben soportar las condiciones deficientes de la infraestructura, que oprimen su trabajo y les hacen pasar por situaciones incómodas e incluso poner en riesgo sus propias vidas, con el único objetivo de que la carga llegue a su destino.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones de la investigación

Una buena infraestructura terrestre garantiza mayor competitividad al país, haciendo que sus productos tengan un valor agregado importante. Lo anterior, unido a aspectos como la entrega a tiempo, favorece la fidelidad del cliente, generando estabilidad comercial para las empresas.

A lo largo de esta investigación se expuso el estado de la infraestructura terrestre vial de Costa Rica. También se analizaron datos de los países que integran la región, y los resultados no fueron los mejores. Costa Rica cuenta con una variedad de productos de calidad y el mercado centroamericano es uno de sus principales aliados comerciales. Esto significaría que todos los elementos que hacen posible el intercambio de bienes funcionen en armonía, pero lamentablemente no es así, ya que existen muchas limitantes cuando se habla del transporte de mercancías por carretera en Centroamérica.

Una infraestructura limitada ocasiona costos operativos excesivos, lo que provoca que las empresas no tengan la rentabilidad buscada. Esto también afecta a los consumidores, dado que, al incrementarse los gastos, el precio final del producto cambia.

La cantidad de vehículos aumenta día a día, ocasionando congestionamientos en las principales rutas. Al no existir rutas alternas, las unidades de transporte deben hacer uso de estas lo que implica pérdida de tiempo y un aumento en el gasto.

El atraso en la infraestructura de carreteras y aduanas es notable. Las aduanas son las encargadas de la entrada y la salida de mercancías, por tal razón se pretende que las funciones sean expeditas, pero además de eso debe contar con instalaciones capaces de soportar el nivel de comercio que llega y sale de ellas.

Para un país que tiene un rezago de más de 30 años en infraestructura, la inversión que se ha hecho es poca. La visión a corto plazo de los gobiernos pasados ha provocado el caos actual

El comercio de mercancías con la región centroamericana representa uno de los mayores ingresos para nuestra economía, por lo que es indispensable destinar más recursos a la infraestructura vial.

La capacidad de la infraestructura es clave para mejorar el comercio y generar competitividad. Como se ha evidenciado, las condiciones en las que se encuentran las aduanas no son las más idóneas, lo que provoca filas de kilómetros por parte de las unidades de transporte, largos tiempos de entrega y costos extras.

Para amortiguar un poco el retraso, se considera importante la implementación de un carril exclusivo para los transportistas. Esto ayudaría a obtener un mejor aprovechamiento de la infraestructura actual y agilizaría los procesos aduaneros, generando una disminución en los tiempos.

La restauración de la vía férrea en Costa Rica atenuaría el congestionamiento vial, simplificando la entrada y salida de mercancías; además, el comercio tendría mayor efectividad. La creación de un canal seco que una Centroamérica impulsaría un desarrollo económico para el mercado de la región.

El costo de operación se duplica cuando el estado de las carreteras es malo. Las trabas en las aduanas también perjudican el proceso, pues el tiempo que la mercancía pasa en ellas genera gastos como el almacenaje. Según datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, las empresas que movilizan cargas en Centroamérica incurren en un 40% de los costos que se generan en mercados desarrollados, por tal situación el precio del transporte tiende a cambiar, y las empresas transportistas adjudican todos esos gastos extras al precio final.

En Costa Rica, hay 71 empresas de transporte terrestre de carga registradas ante el Ministerio de Hacienda. Si existiera una mayor cantidad, los precios del transporte serían aún más competitivos, beneficio que aprovecharían los exportadores e importadores.

En la actualidad, la inseguridad está en todos los ámbitos, y el comercio de mercancías también resulta amenazado. Lamentablemente, el robo de mercancías es muy común en el país y genera pérdidas millonarias. El diseño de las carreteras hace que los robos y los hurtos aumenten. El congestionamiento vial de las carreteras provoca que los transportistas tomen rutas alternas que no están habilitadas y tienen poca iluminación, ningún tipo de señalización y leve tránsito, lo que los vuelve vulnerables.

Las aduanas no están acondicionadas para el volumen de mercancías que sale y entra por ellas, lo que provoca que las unidades de transporte no puedan ingresar y tengan que quedarse a la intemperie, donde no existe ningún tipo de vigilancia, situación que facilita el trabajo para los delincuentes. Mensualmente, doce contenedores son robados, según de la Cámara Nacional de Transportistas; esto genera un gran impacto en la economía del país.

El comercio de mercancías en el mercado informal tiene como objetivo la evasión de impuestos y las pérdidas que esto ocasiona a exportadores e importadores ponen al país en una situación incómoda, en la que su imagen se ve afectada. Ello provoca que Costa Rica no sea candidato para futuras inversiones.

En las entrevistas se expuso que resulta beneficioso para los exportadores e importadores de mercancía en Centroamérica que exista disponibilidad de transportistas, ofreciendo distintos beneficios, como precios competitivos.

A veces resulta difícil dar un trabajo de calidad cuando los recursos son limitados. Las carreteras y las aduanas son elementos fundamentales del transporte terrestre de mercancías; es decir que los tres elementos hacen posible la comercialización de productos por esta vía. Los transportistas son parte del proceso porque se encargan de movilizar las unidades de transporte y también de los trámites aduaneros, por lo que es de vital importancia agilizar el trabajo en aduanas y mejorar el estado de las carreteras.

El impacto que ocasiona la infraestructura vial terrestre en las exportaciones del país hacia Centroamérica se ve reflejado en la competitividad de los productos costarricenses. Para que este

sea exitoso se debe contar con una infraestructura terrestre capaz, y con ello generar un desarrollo económico para el país.

Recomendaciones de la investigación

Es necesario una mejora en los procesos aduaneros. En la actualidad, existen muchas trabas administrativas que impiden que el comercio de mercancías se genere con rapidez, lo que provoca largos tiempos de espera en las aduanas. Se le recomienda al Servicio Nacional de Aduanas una aplicación de procesos que ayuden a descongestionar estos recintos. Agregando a esto el poco espacio que hay, se complica aún más la situación del transporte de mercancías vía terrestre.

Se estima que en el país se invierte aproximadamente un 4% del PIB en todo tipo de infraestructura, desde la creación de nuevas obras hasta la rehabilitación de las existentes. Se le sugiere al gobierno actual una mayor inversión, de manera que se pueda llenar el atraso de más de 30 años que existe en la infraestructura costarricense.

Las carreteras son un elemento importante para el transporte de carga vía terrestre, por lo que su condición es clave para un buen desarrollo de este. De igual forma, las aduanas deben estar diseñadas para soportar el nivel de comercio que entra y sale por ellas, contando con instalaciones acondicionadas para las unidades de transporte y sus cargas.

Según se indica en las noticias, en el país se roban aproximadamente doce contenedores cada mes, de los cuales la mayoría se encuentran en tránsito, lo que provoca pérdidas para sus propietarios y por ende el Estado también resulta afectado. Una recomendación importante para el Ministerio de Seguridad Pública es implementar medidas de seguridad en las carreteras, que aseguren las mercancías transportadas. Sería de gran ayuda contar con presencia policial en puntos vulnerables.

Una medida para disminuir los largos tiempos en aduana podría ser la creación de aduanas yuxtapuestas, por tal razón se le recomienda a la Dirección General de Aduanas un estudio sobre la factibilidad de la implementación de este tipo de aduanas, en donde los controles se realicen conjuntamente por los Estados vecinos, facilitando las formalidades aduaneras. Guatemala y Honduras tienen en marcha la unificación de sus aduanas para así acelerar la movilidad de las

mercancías, medida que debería aplicarse en todos los países del istmo para un mejor funcionamiento del comercio.

Se le aconseja al Ministerio de Obras Públicas y Transportes la implementación de un carril exclusivo para las unidades de transporte. Esto le daría mayor agilidad al comercio de mercancías en la región; además de un mejor aprovechamiento de la infraestructura actual, logrando disminuir tiempos y agilizando los procesos aduaneros.

Una recomendación importante es contar con otro medio de transporte de mercancías vía terrestre, que ayude a aliviar un poco el congestionamiento en las carreteras. Se le recomienda al Incofer la restauración de la línea férrea en Costa Rica, ya que esta conectaría puntos estratégicos; además, a largo plazo se le sugiere al gobierno actual y a los gobiernos centroamericanos la creación de un ferrocarril de carga que una Centroamérica lo que facilitaría el comercio entre los países partícipes y traería desarrollo económico y social a la región.

Para finalizar, se le recomienda a la administración actual el fortalecimiento del Plan Nacional de Desarrollo que se presentó el año anterior y continuar con los planes expuestos en cuanto a infraestructura (como el mejoramiento en la calidad de la red del país), de manera que los costos en procesos de exportación e importación disminuyan.

Referencias bibliográficas

Bereciartúa. (2012). *Infraestructura de transporte para la competitividad*. Recuperado de <https://ebookcentral.proquest.com/lib/bibliouiasp/detail.action?docID=3198476&query=Infraestructura+de+transporte+para+la+competitividad>.

Foro Económico Mundial. (2018). *Informe global de competitividad*. Recuperado de <http://www.cdi.org.pe/InformeGlobaldeCompetitividad/index.html>.

Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica. (2018). *Estadísticas Centroamérica 2018* [archivo de PDF]. Recuperado de <https://www.procomer.com/es/comprador/info/central-america>.

Revista CEPAL. (2010). *América Latina: problemas y desafíos del financiamiento* [archivo de PDF]. Recuperado de <https://archivo.cepal.org/pdfs/Waterguide/lc12360s.pdf>.

Banco Central. (2009). *Competitividad en Costa Rica* [archivo de PDF]. Recuperado de <http://siteresources.worldbank.org/INTCOSTARICAINSPANISH/Resources/CostaRicaCompetitiveness.pdf>.

Academia de Centroamérica. (2017). *La infraestructura vial en Costa Rica: desafíos y oportunidades para las asociaciones público-privadas* [archivo de PDF]. Recuperado de <https://www.academiaca.or.cr/wp-content/uploads/2017/12/PV-04-17.pdf>.

Banco Interamericano de Desarrollo. (2011). *La logística como motor de la competitividad en América Latina y el Caribe* [archivo de PDF]. Recuperado de <https://publications.iadb.org/es/publicacion/15035/la-logistica-como-motor-de-la-competitividad-en-america-latina-y-el-caribe>.

Peña, L. (2009). *Comercio internacional* [archivo de PDF]. Recuperado de <http://angie-comerciointernacional.blogspot.com/>.

Valenzuela. (2015). *Raíces del comercio internacional*. Recuperado de <https://ebookcentral.proquest.com/lib/biblioui/asp/detail.action?docID=3200587&query=Raices+del+Comercio+Internacional>.

Hernandez, R., Fernandez C., y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. México: McGraw Hill.

Ley General de Aduanas y su Reglamento. Editorial Investigaciones Jurídicas S. A. 2013.

Pérez. (2009). *Oportunidades para el desarrollo de las infraestructuras logísticas en América Latina* [archivo de PDF]. Recuperado de https://docplayer.es/5725249-Oportunidades-para-el-desarrollo-de-las-infraestructuras-logisticas-en-america-latina.html#download_tab_content.

Mora, L. (2014). *Logística del transporte y distribución de cargas*. Recuperado de <http://www.ecoediciones.com/wp-content/uploads/2016/08/Logistica-del-transporte-y-distribucion-de-carga.pdf>.

Andino. (2014). *Gestión de operaciones y logística* [archivo de PDF]. Recuperado de http://api.eoi.es/api_v1_dev.php/fedora/asset/eoi:48259/componente48257.pdf.

Paz y Gómez. (2013). *Logística empresarial* [archivo de PDF]. Recuperado de http://nulan.mdp.edu.ar/1831/1/logistica_empresaial.pdf.

Martínez Martínez, Villavicencio Carbajal, y López de Alba. (2011). Estrategias para la competitividad. Recuperado de <https://ebookcentral.proquest.com/lib/bibliouiasp/detail.action?docID=3218469&query=Estrategias+para+la+competitividad>.

Strategic 100 Latin American Infrastructure Report. (2018). *Infraestructura* [archivo de PDF]. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40849/1/S1600759_en.pdf.

Salinas, D. (2015). *Las infraestructuras públicas* [archivo de PDF]. Recuperado de <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/132541/Las-infraestructuras-p%C3%BAblicas.pdf?sequence=1>.

Promotora de Comercio Exterior. (2016). *Anuario estadístico 2016* [archivo de PDF]. Recuperado de <https://www.procomer.com/es/red/documentos>.

Promotora de Comercio Exterior. (2017). *Anuario estadístico 2017* [archivo de PDF]. Recuperado de <https://www.procomer.com/es/red/documentos>

Promotora de Comercio Exterior. (2018). *Exportaciones de bienes 2018 y de servicios III trimestre* [archivo de PDF]. Recuperado de <https://www.procomer.com/es/red/documentos>

Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (2017). MOPT inició demarcación en nueva carretera Bajos de Chilamate-Vuelta Kopper. Recuperado de <https://www.mopt.go.cr>.

La República. (2017). *MOPT niega descuido de la ruta Cañas-Liberia*. Recuperado de <https://www.larepublica.net/noticia/mopt-niega-descuido-de-la-ruta-canas-liberia>.

La República. (2017). *Transformación de rotonda de Garantías Sociales iniciaría en 30 días*. Recuperado de <https://www.larepublica.net/noticia/transformacion-de-rotonda-de-garantias-sociales-iniciaria-en-30-dias>.

La República. (2017). *Aeropuerto de Orotina enfrenta largo camino*. Recuperado de <https://www.larepublica.net/noticia/aeropuerto-de-orotina-enfrenta-largo-camino>.

Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. (2018). *Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública del Bicentenario* [archivo de PDF]. Recuperado de <https://www.mideplan.go.cr/255-plan-nacional-de-desarrollo>.

APÉNDICES

Investigación realizada por María José Coto, cursando el Bachillerato en Comercio Internacional en la Universidad Internacional de las Américas. El propósito de este cuestionario es estudiar los conocimientos de los entrevistados, de manera que estos sean utilizados como punto de análisis para el estudio en cuestión.

Apéndice A: Cuestionario aplicado a los encuestados

1. ¿Cómo calificaría la infraestructura terrestre de Costa Rica?
2. ¿Cuáles cree usted que son las ventajas y las desventajas que posee la infraestructura terrestre en Costa Rica?
3. ¿Ha notado algún crecimiento o desarrollo en la infraestructura terrestre durante los últimos años?
4. ¿Cree usted que la infraestructura influye en los precios del transporte de mercancías?
5. ¿Qué solución cree usted la más conveniente para mejorar y hacer más efectivo el traslado de mercancías por vía terrestre con la infraestructura actual?
6. ¿En los últimos años cuánto se ha invertido en infraestructura?
7. ¿En los últimos diez años cuántas obras se han terminado y cómo cree usted que estas ayudan a un transporte más efectivo de las mercancías?