

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS AMÉRICAS
VICERRECTORÍA ACADÉMICA

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

**ESTRATEGIA LÓGISTICA PARA LA IMPORTACIÓN DE
PROTEÍNA DE SOYA TEXTURIZADA COMO MATERIA
PRIMA DESDE MÉXICO HACIA COSTA RICA, EN EL
PRIMER CUATRIMESTRE DEL 2023**

MODALIDAD DE TESINA PARA OPTAR POR EL GRADO DE LICENCIATURA
EN COMERCIO INTERNACIONAL

AUTORA

HILLARY SHANEY ARCE HERNÁNDEZ

SAN JOSÉ, ENERO, 2023

CONTENIDO DE TABLAS

CONTENIDO DE TABLAS	7
Dedicatoria	11
Agradecimiento	12
Introducción	13
CAPÍTULO I	15
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	15
Justificación	17
Objetivos	18
Objetivo General.	18
Objetivos específicos:.....	18
Antecedentes	19
Internacionales.....	19
Tesis nacionales.....	27
Proyecciones.	37
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	37
Estrategia Logística.....	37
Comercio Internacional.....	39
México.....	40
Costa Rica	41
Transporte Marítimo Internacional.....	42
Tipos de buques de carga para el transporte marítimo de mercancías.....	42
Situación Actual del Transporte Marítimo.	48
Transporte Terrestre Internacional.....	48
Tipos de Camiones más utilizados para transportar	50
Transporte Aéreo Internacional.....	52
Compartimentos de carga en aviones cargueros.....	54
Materia Prima.	56
El origen de la Soja.	57
Usos de la Soja.....	58
Necesidades de la Soja.	61

Comercialización de la Soya en México.	61
Consumo de la Proteína de soja en Costa Rica.	62
Puerto Manzanillo.	63
Infraestructura del Puerto Manzanillo.	64
Proceso despacho de exportación en México.	66
Puerto de Caldera.	68
Frontera Ciudad Hidalgo Chiapas.	70
Frontera Peñas Blancas, Costa Rica.	72
Aeropuertos Nacionales en México.	73
Aeropuertos Nacionales de Costa Rica.	74
Proceso de importación en Costa Rica.	75
Negociación Internacional.	78
Tratado Libre de Comercio México Costa Rica.	79
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO	81
Enfoque	81
Diseño: Interaccionismo interpretativo	82
Población y Muestra.	83
Población.	83
Muestra	83
Muestra cualitativa.	84
Tabla 1. Desglose de la muestra.	85
Unidades de análisis.	86
Estrategia logística.	86
Oportunidades de mejora.	87
Negociación Internacional entre México y Costa Rica.	88
Instrumento.	89
Cuestionario.	90
Entrevista.	90
Proceso para la recolección de datos.	91
Fuentes de Información	92
Fuentes Primarias.	92
Fuentes Secundarias.	92
Tabla 2. Cuadro de variables.	93

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS	94
Tabla 3. Unidades y categorías de análisis	95
Unidad de análisis 1: Proceso de Importación.....	95
Categoría 1: Operación Comercial.	96
Análisis.....	97
Interpretación de los Datos.....	97
Categoría 2: Introducir	98
Análisis.....	99
Interpretación de los Datos.....	100
Categoría 3: Territorio Aduanero.	100
Análisis.....	102
Interpretación de los Datos.....	102
Categoría 4: Productos procedentes del exterior.	103
Análisis.....	104
Interpretación de los Datos.....	105
Unidad de Análisis 2: Operativa Logística	105
Categoría 1 Consumidores finales.....	106
Análisis.....	107
Interpretación de los Datos.....	108
Categoría 2: Transporte.	108
Interpretación de los Datos.....	110
Categoría 3: Almacenaje.	110
Interpretación de los Datos.....	112
Categoría 4: Distribución de mercancías.....	112
Interpretación de los Datos.....	114
Unidad de Análisis 3: Oportunidades de Mejora	115
Categoría 1: Cambios incrementales.	115
Interpretación de los Datos.....	117
Categoría 2: Mejora.....	117
Interpretación de los Datos.....	119
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	120
Conclusiones.	120
Recomendaciones.	123

CAPÍTULO VI: PROPUESTA.....	125
Objetivos.	126
Propuesta.	127
Bibliografía	131
Apéndice.....	140
Cuestionario.	140

Introducción

El presente trabajo tiene como principal objetivo evaluar la estrategia logística para la importación de proteína de soya texturizada, como materia prima de México hacia Costa Rica. La importancia de investigar este tema radica en exponer el proceso logístico que conlleva la importación del producto mencionado, explicar sus detalles a mayor profundidad con el fin de identificar las consideraciones que se deben tomar en cuenta y determinar la opción más viable para el proceso de importación.

Regalado (2018), considera que “La logística se puede definir como: Los procesos de mejora continua y buenas prácticas de organización, planificación, dirección, control y gestión de la logística empresarial aplicada a minimizar tiempos y maximizar producción efectiva en el trabajo”. Desde un principio, la logística ha sido un medio para tener los productos listos en el lugar y en el momento correcto y, actualmente, es un proceso completo que incluye planificación de la producción, implementación y control de circulación, almacenamiento, distribución, comercialización, recursos, costo, imagen del producto, utilidad, envío internacional, hasta su entrega al cliente final.

La estrategia logística comercial e internacional debe garantizar la eficacia de la cadena de suministro y la coordinación entre todos los actores del proceso, desde la producción hasta la entrega de la mercancía en los almacenes del cliente. Se pretende enfocar el estudio en todo el proceso logístico del producto proteína de soya texturizada, identificar sus consideraciones, como requisitos, viabilidad, manejo de la mercancía para poder identificar la mejor estrategia y plantear la operativa logística de mayor conveniencia.

Adicionalmente, Gómez (2018) considera importantes las estrategias logísticas, ya que “se refieren a todo aquello que precisa la empresa del exterior para poder funcionar, tanto en cantidad como en tiempo”. Cabe destacar que, en un entorno tan competitivo, la mejora de la eficiencia logística incide en la provisión de costos más competitivos, ya que hoy en día no se trata sólo de precios bajos de las materias primas, sino también de la integración de varios factores en la cadena de suministro. Se puede indicar que el proceso

logístico, en términos generales, es una secuencia de eventos que comienza con una decisión de compra y termina con la satisfacción del cliente final.

En secuencia de eventos de este proceso, se pueden detectar las carencias o inconsistencias a las que los importadores se deben enfrentar, dejando dinero en el camino, perdiendo tiempo valioso y asumiendo responsabilidades que, en muchos casos, no les corresponden, debido a situaciones externas del mercado y del comercio internacional. Estos y otros temas se pretenden tomar en consideración para el desarrollo de esta investigación.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El planteamiento del problema es la fase inicial de toda investigación científica, se concentra la idea principal de la investigación y el motivo que lleva al investigador elegir estudiar dicho tema; es lo que el investigador es capaz de observar o percibir dentro de un determinado contexto y guía al lector a decidir por la lectura del estudio. Plantear el problema de la investigación es el esfuerzo más importante que se realiza en una tesis, debido a que, del problema resulta la formulación de las preguntas, objetivos e hipótesis de investigación, además de la metodología e incluso el título de la tesis. Según (González, 2021),

Se puede decir que el problema de investigación como categoría define el objeto de la investigación; es de suma importancia y clave para el proceso de la investigación, debido a que define el propósito para realizar el estudio y para definir los aspectos más importantes de la planificación metódica y definir cómo se realizará el trabajo.

Actualmente, a nivel global, hablar de lo que implica el proceso logístico para importar un producto, es un proceso logístico que tiene sus pros y contras, evidenciando que si sale exitoso genera muchísimas ventajas en el mercado; sin embargo, es aún mejor poder tomar todas las especificaciones que requiere un producto para poder identificar la mejor estrategia logística a utilizar, con el fin de que el proceso no se vea afectado.

La mayoría de los importadores de este producto en el país, se están viendo gravemente afectados, principalmente por el alza de los precios. Se está en un punto en el que el mundo cada día es más caro y comprar el producto a un precio accesible es más complejo; es decir, es necesario negociar costos que mantengan el equilibrio económico de la producción para no incrementar abruptamente los precios de venta; lamentablemente, la economía mundial es un tema que no se puede detener y lo único que se puede hacer es adaptar el mercado a la

realidad económica, en cuanto a temas de negociación, compra y venta internacional que es donde nace el proceso logístico.

La inflación en la economía mundial determina los costos de los productos y, estos, a la vez, desencadenan también todo el tema del alza de fletes que afectan enormemente no solo a los importadores, si no a los consumidores finales de productos; pues debido a estos incrementos y a la inestabilidad del mercado, actualmente, se ven afectadas las tarifas y pasan fluctuando; en ningún momento llegan a estar tan estables como para definir si los costos serán altos o bajos, sino que se depende completamente de la economía mundial del momento.

El tiempo es uno de los factores más importantes que se debe mencionar, ya que dicen que el tiempo es dinero y, en cuanto al transporte internacional, este es un factor muy determinante. Estos puntos mencionados forman parte fundamental del proceso que conlleva la estrategia logística para la importación de la proteína de soya; por eso, es tan importante investigar a profundidad esas pequeñas espinas que no dejan que el proceso sea exitoso y considerarlas en el momento de elegir su estrategia logística.

Analizar la afectación y su impacto para todas las partes fundamentales del proceso logístico, es realmente importante, porque con esta información tan relevante se puede llegar a identificar y a plantear oportunidades de mejora que ayudarían de forma muy ventajosa, la estrategia de importación; esto beneficiaría al sector de importadores de soya o de otra mercancía, así como a los clientes finales que forman también parte de la cadena.

Por tanto, nace la siguiente interrogante, con el fin de desarrollar el problema de análisis de este trabajo de investigación.

¿Cuál es la estrategia logística más adecuada para importar proteína de soya texturizada de México a Costa Rica?

Justificación

La presente investigación se enfocará en el estudio de la estrategia logística para la importación de proteína de soya texturizada como materia prima desde México a Costa Rica, cuyo propósito es investigar a profundidad este tema para identificar cuál es la mejor opción para que el proceso sea eficiente y exitoso. Investigar este tema permite aclarar el motivo de la investigación, ya que esta debe llevarse a cabo con un propósito claro, con el fin de explicar si es apropiada y qué beneficios se pueden esperar del conocimiento obtenido.

Risco (2020), considera lo siguiente al respecto: “Justificar implica describir la razón de utilizar la metodología planteada. Es indispensable que se resalte la importancia de usar la metodología.” Es importante destacar que la justificación en el diseño del estudio se encarga de demostrar cómo funciona esta estrategia a través de preguntas, y se pueden proporcionar nuevos conocimientos, explorar nuevas alternativas y también se debe enfatizar la investigación en sí misma, indicando cómo contribuye al conocimiento del tema elegido.

Actualmente se vive en un mundo globalizado e interconectado donde la logística juega un papel central en la economía de todos los países. El negocio actual no funcionaría sin la implementación de una adecuada estrategia logística, que conduzca al crecimiento de las ventas internacionales, propiciando mayores márgenes de utilidad; esto gracias a la optimización de los recursos financieros, técnicos y humanos.

La logística del comercio internacional debe garantizar la eficiencia de la cadena de suministro y la coordinación entre todos los participantes en el proceso. Cada producto tiene sus propios factores diferenciadores; por lo que es necesario un análisis previo para determinar la estrategia adecuada en cada operación de importación. Cabe recalcar que la logística internacional no puede entenderse, en su totalidad, sin conocer algunas de las características del sistema de entrega y/o distribución; es la razón por la que se estudia e investiga este tema.

La planificación de una estrategia de entrega y de logística internacional, es fundamental para garantizar un suministro continuo y fiable de productos en los mercados. Esto debería incluir la planificación conjunta de la estrategia de transporte y el cumplimiento normativo. Están los factores externos que influyen en las estrategias de transporte y viceversa. Por lo tanto, debe asegurarse de que el proveedor responsable de la entrega esté al tanto de la gama de productos que está entregando. También, se debe tener en cuenta los costos del transportista y la experiencia de entrega.

Objetivos

Objetivo General.

Analizar la estrategia logística para la importación de la proteína de soya texturizada, como materia prima desde México hacia Costa Rica.

Objetivos específicos:

- Identificar las consideraciones a tener en cuenta para la importación efectiva de la proteína de soya.
- Describir la operativa logística que se va a utilizar para la importación de proteína de soya desde México hacia Costa Rica.
- Estudiar las posibles oportunidades de mejora que pueda tener el mercado de la proteína de soya para incentivar a los importadores de Costa Rica.
- Proponer un plan de mejora continua para la estrategia logística establecida para la importación de proteína de soya, desde México hacia Costa Rica.

Antecedentes

Internacionales.

La primera tesis internacional consultada es de GALVIS (2019), con el tema “Plan de importación de soya desde Estados Unidos a Cali, Colombia”, en la Universidad Autónoma de Occidente y para optar por el grado académico de Profesional en Mercadeo y Negocios Internacionales.

De esta investigación se desprende el siguiente objetivo general: diseñar un plan de importación para la empresa Dalis Distributions Co, con su producto a base de soya, carne de soya para Cali, Colombia. Se plantea los siguientes objetivos específicos: analizar el sector de alimentos a base de proteínas no cárnicas, específicamente la soya texturizada; estructurar el proceso y el procedimiento adecuado según las normas vigentes para la importación de soya texturizada y evaluar financieramente el proceso de importación y su factibilidad, incluido los costos de distribución física internacional.

Emplea la metodología cualitativa; en este caso se menciona que debido a que es un plan de importación basada en información investigada posteriormente, no da a lugar para hablar acerca de tipos de muestreo, pues no se realizaron encuestas, focus grupos o algún otro elemento relacionado con la recolección de datos cuantitativos.

Se obtiene la siguiente conclusión, dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que, de acuerdo con el objetivo general presentado desde el inicio, se ha logrado concluir un plan de importación para la empresa Dalis Distributions Co. para su producto más vendido, que es la soya texturizada. Se planteó concretamente en el plan de importación todos los elementos necesarios para llevarlo a cabo, y finalmente, con la recolección de los datos recolectados, se logró formar una matriz de costos que determinaría el costo unitario por paquete con soya texturizada, de acuerdo con el país de compra.

La segunda tesis internacional consultada es la de (Santiago, 2018), con el tema “Factibilidad de asociación de pequeños productores de soya en Simón Bolívar y su viabilidad”; escrita para la Universidad de Guayaquil y para optar por el grado académico de Ingeniería en Comercio Exterior.

De esta investigación se desprende el siguiente objetivo general: analizar la factibilidad de asociatividad de los pequeños productores de soya del cantón Simón Bolívar, Parroquia Lorenzo de Garaicoa de la provincia del Guayas y su viabilidad exportadora. Se propone los siguientes objetivos específicos: determinar por qué los productores minoritarios de la zona no poseen una asociación, que les permita mayor integración de agricultores, y los guíe en la obtención de mejores beneficios en la producción y comercialización; realizar un análisis de viabilidad para la creación de una asociación de productores de soya en la parroquia Lorenzo de Garaicoa de la provincia del Guayas y, como tercer objetivo, establecer la estructura organizacional, legal y operativa adecuada al crear una asociación dedicada a captación y potencialización de la soya para la búsqueda de mercados potenciales.

La metodología empleada es cualitativa, la cual, mediante el uso de instrumentos como cuestionarios y entrevistas, procura encontrar respuesta al problema de investigación. Llega a concluir con la respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que para poder determinar por qué los productores minoritarios de la zona no poseen una asociación, se realizó un análisis a través de los GADs provinciales en los que mencionaron que las cuotas a establecer para pertenecer a alguna asociación, son variadas y en gran consideración solo ganan los que tienen mayor producción y los agricultores suelen no aportar en este tipo de asociatividad; el integrar a los agricultores es una tarea ardua y de constante capacitación.

Al final, se recomienda hacer una exploración cultural profunda para caracterizar mucho mejor aquellos fenómenos que se presentaron en esta investigación para justificar posibilidades de cambio deseables sistémicamente y pertinentes a la parroquia Lorenzo de Garaicoa. Estos fenómenos se podrían contrastar con experiencias positivas de asociaciones viables que tengan visiones u objetivos similares a las estudiadas, con lo cual se podrían

extraer y extrapolar sus factores de éxito complementando mucho más las propuestas para viabilizar cualquier emprendimiento.

La tercera tesis internacional consultada pertenece a Pereira (2019), con el tema “Estudio de factibilidad de la exportación de soya (*Glycine max*) de Bolivia a Colombia”, escrita para la Escuela Agrícola Panamericana, Zamorano Honduras y para optar por el grado académico de Ingeniero en Administración de Agronegocios en el Grado Académico de Licenciatura

De esta investigación se desprende el siguiente objetivo general: determinar la factibilidad de exportación de soya de Bolivia a Colombia y los siguientes objetivos específicos: Verificar la ruta más eficiente para exportar soya a dichos mercados; Establecer los factores que afectan la oferta y demanda en el mercado.

La metodología empleada es la cualitativa, la cual, mediante el uso de los siguientes instrumentos como el cuestionario y entrevistas, se procura encontrar respuesta al problema de investigación. Se obtiene la siguiente conclusión, dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que se determinó la factibilidad de este estudio, mediante los indicadores financieros VAN USD 56,810.08, TIR 10.16% y un PRI de 4.51, años que aseguraron que el estudio es totalmente viable

La investigación recomienda buscar otro tipo de rutas alternativas para la exportación de este u otros productos para no ser solo dependiente de las salidas al mar, por puertos en otros países vecinos y concertar una reunión de los productores de soya con el gobierno para que se permita la entrada a mejores semillas transgénicas, con el fin de poder competir en productividad con los otros países y, asimismo, poder generar más utilidades para esta industria.

La cuarta tesis internacional consultada es de María Paulina Benítez González (2020), con el tema “Estudio de prefactibilidad para producción y comercialización de velas a base de soya para fines aroma terapéuticos”; lo realiza para la Universidad de Eafit y para optar por el grado académico de Maestría en Gerencia de Proyectos.

De esta investigación se desprende el siguiente objetivo general: Evaluar la prefactibilidad de un negocio de producción y comercialización de velas de soya, con fines de aroma terapéuticos (medicina alternativa), con el propósito de evaluar la viabilidad del negocio, a través de la metodología Onudi y los siguientes objetivos específicos: identificar el público objetivo, la competencia y el comportamiento del producto, definir los canales de comercialización del producto y definir la viabilidad técnica del proyecto.

La metodología que se emplea es la cualitativa, la cual, mediante el uso de los siguientes instrumentos: monografías o las bibliografías que pretenden construir marcos teóricos de referencia. A su vez, trabajos, genéricos de diferentes campos, tales como la auditoría, microeconomía, macroeconomía, administración del recurso humano, producción y finanzas, pueden considerarse de tipo exploratorio por su contenido teórico; se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Se obtiene la siguiente conclusión, dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que el producto ofrece como propuesta de valor una experiencia de aromaterapia que brinda bienestar y en su momento se complementa con el uso de aromas que relajan. Adicionalmente, el producto a partir de sus ingredientes, que son soya y aceites esenciales, brinda hidratación y cuidado; el proyecto es viable para el escenario de importación, pues en el flujo de caja del proyecto el VPN de producción local es negativo; adicionalmente, el proyecto es viable por el resultado del flujo de caja para el inversionista en importación, pues el valor del VPN es el más alto y tiene la mayor tasa interna de retorno (TIR), con un valor del 15% a 10 años. Tanto en importación como en producción local para el flujo de caja del inversionista, la TIR es mayor que la TIO; por lo tanto, el proyecto es rentable. Sin embargo, sigue siendo mayor la TIR de la opción de importación.

La investigación recomienda optar por la importación de insumos, por términos de simplicidad en el proceso, pues no es necesario hacer una alta inversión en maquinaria ni transformar la materia prima. Adicionalmente, los empleados de planta no necesitarían tener conocimientos específicos para obtener la cera de soya. Se recomienda invertir en el proyecto

siempre y cuando la opción de operación sea la de importación, pues tiene mejor desempeño en cuanto a indicadores, una óptima relación beneficio-costos y una adecuada tasa interna de retorno; sin embargo, para poder apalancar el proyecto se hace necesario tener una deuda financiera, que también es viable desde el costo de capital.

La quinta tesis internacional consultada es de ENCISO (2021), con el tema “Plan de negocios para la exportación de velas decorativas a base de cera de soya hacia Estados Unidos”; se realiza para la Universidad de América y para optar por el grado académico de Especialista en Negocios Internacionales.

De esta investigación se desprende el siguiente objetivo general: identificación de las condiciones financieras para la fabricación, comercialización y exportación de velas decorativas a base de cera de soya hacia Estados Unidos, y los siguientes objetivos específicos: determinar el modelo de producción de las velas decorativas a base de cera de soya para su exportación hacia Estados Unidos, identificar las características específicas del mercado de los Estados Unidos en cuanto a las velas decorativas a base de cera de soya y elaborar la proyección financiera con un plazo de 4 años para determinar la viabilidad económica del proyecto y el retorno de la inversión.

Emplea metodología cualitativa, la cual, mediante el uso de instrumentos como fuentes, tanto institucionales como documentales entre ellos libros, artículos, revistas; se procura encontrar respuesta al problema de investigación. Se obtiene la conclusión, dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que se logra conocer cómo es el proceso detallado para la obtención de las velas a base de soya; esto con el fin de tener un control exitoso en el proceso, pasando por su empaque, etiquetado el cual es muy atractivo para los clientes y, de esta manera, llevar el producto hasta su punto de venta.

Al final, se recomienda realizar un análisis del mercado de los estados unidos, ya que esto nos da una idea clara y real acerca del posible comportamiento del producto, ya que el propósito del proyecto es crear impacto en la comunidad, generando así un reconocimiento y ampliando el nicho de mercado.

La sexta tesis internacional consultada es la de Alejandra Carrau (2020), con el tema “Análisis de la logística de exportación del grano de soja - FOB Nueva Palmira”; la realiza para la Universidad de Ciencias Empresariales y para optar por el grado académico de Licenciatura en Negocios Internacionales e Integración

De esta investigación se desprende el siguiente objetivo general: analizar la logística de exportación del grano de soja desde el puerto de Nueva Palmira, con el fin de identificar puntos críticos y sus implicancias en la operativa y los siguientes objetivos específicos: describir la operativa logística de exportación del grano de soja en el Puerto de Nueva Palmira, identificar cuellos de botella y puntos críticos que afecten el correcto funcionamiento de la exportación del grano de soja y analizar la repercusión de las ineficiencias en tiempo y costos.

La metodología que se emplea es la cualitativa, la cual, mediante el uso de los siguientes instrumentos como libros, informes estadísticos, artículos, páginas web, entre otros, para relevar información cualitativa que permita comprender el funcionamiento de la cadena logística de la soja en el país, con esto procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Concluye dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que a través del análisis y la investigación realizada se logra describir la operativa logística de exportación de grano de soja desde el puerto de Nueva Palmira; se detallan las terminales del puerto y su infraestructura, se identifican los actores y los certificados o documentos emitidos o exigidos por cada uno y se identifican los posibles puntos críticos

Al final, recomienda completar los documentos de manera correcta y cuidadosa que son necesarios para poder exportar, ya que son varios los actores o agentes que participan de la operativa, los cuales deben trabajar de manera coordinada para lograr una exportación de soja eficiente/exitosa; también es importante comprender el proceso logístico de exportación de soja en varios aspectos; por ejemplo, conocer los actores, sus actividades, los documentos

que manejan y algunos de los problemas que se pueden dar en la operativa. La visita al puerto de Montevideo fue una extraordinaria experiencia que permitió ver la magnitud de un buque, sus bodegas, el proceso de carga y descarga, ver los granos de soja, conocer las instalaciones, los silos, las cintas transportadoras, entre otras novedades.

La séptima tesis internacional consultada es la de Balbuena, 2021, con el tema “Plan de negocio para la explotación del cultivo de soja y maíz en el sur de Buenos Aires”; escrita realiza para la Universidad Empresarial Siglo 21 y para optar por el grado académico de Maestría en Administración de Empresas.

De esta investigación se desprende el siguiente objetivo general: elaborar un plan de negocios para la explotación de soja y maíz en el sur de Buenos Aires, y los siguientes objetivos específicos: realizar el análisis del entorno y la industria, detectar la ventaja competitiva del plan de negocio y detectar la ventaja competitiva del plan de negocio.

Concluye dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que, mediante las proyecciones del plan financiero, se puede concluir que el proyecto encontrará mayores dificultades de ser redituable en condiciones de sequía y se dependerá de precios internacionales a niveles récord para compensar pérdidas, lo cual en la actualidad ya se alcanzó y a futuro la tendencia es a la baja, en lo inmediato.

La investigación sugiere volcar una mayor proporción de superficie a la siembra de maíz para eludir esta problemática. Se evidenció que posee mayores rindes y se compensa las pérdidas por cantidades y no por precio. Otra razón por la cual se pondera más al maíz por encima de la soja, es por el punto de equilibrio y margen de seguridad obtenido. Los márgenes netos por hectáreas triplicaron el punto de equilibrio para el maíz, lo cual hace que sea un cultivo de menor riesgo para el proyecto en cuanto a la rentabilidad

Se recomienda que, si la tendencia se mantiene, será necesario industrializar las nuevas producciones a nivel local para agregar valor y mejorar el proyecto inicial; también, se hace la recomendación de controlar y vigilar mejor las desviaciones que se generen en los

primeros 2 años de implementación del proyecto para poder realizar los ajustes necesarios y volver a evaluar las viabilidades a futuro.

La octava tesis internacional consultada es la de Gómez Velázquez (2020), con el tema “Exportación de soja al mercado latinoamericano”; realizada para la Universidad de Siglo 21 y para optar por el grado académico de Licenciatura en Comercio Internacional.

De esta investigación se desprende el siguiente objetivo general: detectar una oportunidad de negocios internacional para la empresa “Campo Agrícola” con respecto a la soja, con el fin de concretar una exportación hacia el mercado latinoamericano. Y los siguientes objetivos específicos: analizar los posibles mercados en los que el producto posee potencial crecimiento, seleccionar un mercado meta latinoamericano para el producto seleccionado, determinar estrategias de penetración para dicho mercado.

Utiliza la metodología cualitativa, con el fin de encontrar respuesta al problema de investigación. Se obtiene la siguiente conclusión dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que el presente proyecto de exportación elaborado sobre las habas de soja, con base en la empresa Campo Agrícola, se pudo afirmar que se logró alcanzar con éxito los objetivos planteados para el trabajo de investigación.

Según indica su autor, se estudió a diversos socios comerciales y su relación bilateral por medio de la utilización de la matriz multicriterio, evaluando que los países posean los requerimientos necesarios para un correcto desenvolvimiento en el comercio internacional. Recomienda a la empresa realizar la exportación con otras empresas agrícolas, ya que es la primera comercialización que realiza al mercado internacional por su capacidad de producción, además de sumar un departamento de comercio internacional para que un especialista dirija este proceso nuevo, con el fin de incrementar la superficie de hectáreas arrendadas para ampliar el cultivo de soja.

Tesis nacionales.

La primera tesis nacional consultada es de Rojas (2022), con el tema “Categoría de proteínas alternativas: una oportunidad de negocio para Costa Rica”; escrita para la Universidad de Costa Rica y optar por el grado académico de Magister en Gerencia del Comercio Internacional. De esta investigación se desprende el siguiente objetivo general: Proponer una estrategia para la comercialización de la categoría de proteínas alternativas en el mercado costarricense y los siguientes objetivos específicos: Identificar la oferta actual de productos en la categoría de proteínas alternativas en el mercado costarricense, confirmar que el perfil del consumidor de entrada para la categoría de proteínas alternativas a nivel internacional es similar al consumidor de esta categoría en Costa Rica, y recomendar una estrategia para ampliar la base de consumidores potenciales de la categoría de proteínas alternativas en el mercado costarricense.

La metodología que se emplea es la cuantitativa no experimental transeccional descriptiva y correlacional-causal, la cual, mediante el uso de instrumentos como las páginas de e-commerce de los supermercados, páginas de los maquiladores del producto y visita a distintos puntos de ventas. Concluye dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que, en cuanto a especificaciones generales de los productos encontrados, se puede concluir que la oferta es mayoritariamente importada de Estados Unidos y elaborada a partir de soya.

Este resultado no solo cumple con lo esperado, pues Estados Unidos es el principal productor actual de proteínas alternativas, sino que permite vislumbrar una deficiencia en la oferta nacional que, a su vez, se convierte en una oportunidad de negocio a largo plazo. Al final del proceso, recomienda realizar un análisis de costos de importación para entender los márgenes que se están planteando y poder establecer una utilidad típica para la categoría

La segunda tesis nacional consultada es la de Navarro (2019), con el tema “La internacionalización de los productores de la asociación de productos agroindustriales de la

zona sur de la reventazón”, escrita para la Universidad de Costa Rica y optar por el grado académico de Licenciatura en Relaciones Internacionales con énfasis en Política Comercial.

De esta investigación se desprende el siguiente objetivo general: Elaborar un plan estratégico de internacionalización para Aproasur utilizando como mecanismo la exportación. y los siguientes objetivos específicos: estudiar aquellas teorías y conceptos que fundamenten la internacionalización empresarial, diagnosticar la situación actual de la empresa, así como todos los elementos relacionados con el sujeto de estudio, identificar el conjunto de factores que inciden en el proceso legal y logístico de la internacionalización de Aproasur y proponer un plan de exportación para Aproasur.

Emplea la metodología cualitativa, la cual recurrirá a la recolección de datos sin medición numérica, basados en las perspectivas, conocimiento y opinión de los participantes; y procura encontrar respuesta al problema de investigación. Se obtiene la siguiente conclusión dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, al indicar que la internacionalización empresarial es una herramienta muy poderosa para abrirse a mercados internacionales y lograr economías de escala. E indica que es un complejo proceso que requiere de un detallado estudio para cada empresa en específico. Cada estudio a su vez deja interesantes aprendizajes que vale la pena rescatar al final de todo análisis. Por tanto, esta sección comprende las principales conclusiones que fueron descubiertas a la hora de realizar una propuesta de internacionalización para Aproasur.

La tesis recomienda en este sentido, empezar por rescatar y fortalecer lo que se ha venido haciendo bien. Como, por ejemplo, las múltiples herramientas que ofrece un ambiente favorable para el comercio exterior, las cuales deben aprovecharse al máximo. Empresas pequeñas o que no han incursionado en el mercado internacional, hoy tienen la oportunidad de acercarse a personas o compañías que están en busca de nuevas ideas, productos o servicios para invertir su dinero.

En vista de estos beneficios, Aproasur debe seguir participando de actividades, foros o ferias comerciales que le permitan exhibir sus novedosos productos o bien entablar

negociaciones con inversionistas. Se le debe sacar provecho a un entorno globalizado, con muchas oportunidades para el crecimiento y desarrollo empresarial.

La tercera tesis nacional consultada es la de Betancur (2019), con el tema “Costos y procedimientos logísticos en el departamento de importaciones de la empresa Papeles Okdala Sociedad Anónima”; realizada para la Universidad Latina de Costa Rica y optar por el grado académico de Licenciatura en Administración de Negocios con Énfasis en Comercio Internacional.

De esta investigación, se desprende el siguiente objetivo general: “Analizar los costos y procesos logísticos que se llevan a cabo en el departamento de importaciones de la empresa Papeles Ocala Sociedad Anónima”, y los siguientes objetivos específicos: identificar los procesos logísticos que se llevan a cabo en el departamento de importaciones de la empresa Papeles Okdala, clasificar los costos en el departamento de importaciones de la empresa Papeles Okdala, determinar la relación que existe entre los costos y los procesos logísticos en el departamento de importaciones de la empresa Papeles Okdala.

Emplea la metodología cualitativa, la cual, mediante el uso de instrumentos como cuestionarios y entrevistas, en donde los sujetos de información fueron todas aquellas personas y empresas entrevistadas y que aportaron información importante para la elaboración de este proyecto de investigación, por medio de este método se pretende encontrar respuesta al problema de investigación.

Concluye dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que los procesos logísticos consisten en realizar una serie de pasos en orden para cumplir un objetivo; en este caso, es que la importación llegue al destino completa. Luego de realizar los análisis pertinentes correspondientes al proceso logístico, que lleva a cabo la empresa Papeles Okdala en cada importación, se concluye que la empresa divide el proceso en tres (3) partes; primera, es la emisión de la orden de compra; segunda parte, es el transporte de la mercancía y, por último, la nacionalización de la mercancía. También, se concluyó que el tiempo es un recurso no renovable y que, si bien monetariamente no tiene un valor puntal, desempeña un

rol importante, debido a la comparación realizada en las últimas tres importaciones de la empresa, porque hubo retrasos en cuanto a la entrega de la mercancía a la empresa y estos a su vez, un retraso en la entrega del producto a sus clientes.

La investigación recomienda, según se observa el orden del proceso logístico en el capítulo 4 y 5, que la empresa debe emitir la orden de compra en donde se plasma todos los términos y condiciones, como primer paso; en este punto se sugiere a la empresa P.O.S.A, negociar con su proveedor Papeles Primavera otro Incoterm, el cual le permita a la empresa Papeles Okdala negociar sus propias pólizas de seguro y el medio de transporte internacional; esto, con el fin de buscar disminuir costos en la importación, ya que estos costos pueden influir durante el proceso de la importación y pueden ser disminuidos.

De igual forma, se le aconseja cotizar el transporte interno a otra empresa que recoja la mercancía en el puerto y la traslade desde el puerto hasta sus bodegas en San José centro, ya que en las entrevistas se observó que nunca han cotizado este servicio, sino que confían en su operador logístico que realiza dicha negociación.

La cuarta tesis nacional consultada es la de Chacón (Alfaro, 2018), con el tema “Diseño de un plan de acción para mejorar la eficiencia en los Procesos de Importación y Exportación de la empresa Allergan Costa Rica”; escrita para la Universidad Latina de Costa Rica y optar por el grado académico de Licenciatura en Administración de Negocios con Énfasis en Comercio Internacional.

De esta investigación se desprende el siguiente objetivo general: “Construir un plan de acción para mejorar la eficiencia en los procesos de importación de materias primas y exportación de implantes de seno, mediante la herramienta VSM (Value Stream Map), con el fin de obtener mayor rentabilidad en la empresa Allergan Costa Rica, en el II cuatrimestre del 2018”, y los siguientes objetivos específicos: definir los procesos de importación de materias primas y exportación de implantes de seno, diseñar un mapeo de los procesos de importación de materias primas y exportación de implantes de seno mediante la herramienta

VSM (Value Stream Map), realizar una propuesta de plan de acción de acuerdo con las oportunidades de mejora que se identificaron en el mapeo de los procesos.

Se emplea la metodología cualitativa, la cual, mediante el uso de instrumentos como documentos originales, informes, reportes y consulta a los colaboradores del departamento de tráfico, compras y otras áreas relacionadas; también, se consultaron libros de texto y artículos, con el fin de extraer conceptos para comprender el entorno y llevar a cabo el desarrollo del estudio. Concluye dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando se indica que el departamento de tráfico de la empresa Allergan Costa Rica cuenta con los procesos de importación de materias primas y exportación de producto final bien definidos.

El departamento posee personal diferenciado a cargo de estos procesos; una persona para exportaciones y otra para importaciones, y son los responsables de actualizar los documentos relacionados. La vía de transporte (marítima o aérea) resulta un punto decisivo en el proceso de importación de materias primas, ya que dependiendo cuál se elija, el proceso cambia y por ende el tiempo que toma llevarlo a cabo. No obstante, para la exportación del producto final, la diferencia entre una vía o la otra, no representa cambios significativos, en cuanto a la duración del proceso.

Recomienda actualizar constantemente los procedimientos escritos con los que cuenta el Departamento de Tráfico sobre la importación de materias primas y la exportación de producto terminado, ya que cada cierto tiempo se presentan cambios en cuanto a proveedores, productos, transportistas y destinos. La actualización se puede realizar cada vez que sucede un cambio e incorporar una revisión trimestral para asegurarse de que el procedimiento se mantiene actualizado. El personal del departamento puede realizar estas revisiones e incluso hacerlas de forma cruzada, entre el aérea de importaciones y exportaciones, como un tipo de auditoría interna para mantener un mayor control.

También, se recomienda solicitar al transportista toda la información que sea posible relacionada con las operaciones que llevan a cabo en el proceso de importación, porque al

ser un proceso externo en el cual no existe un control por parte del Departamento de Tráfico, se recomienda un profundo conocimiento de las actividades para así tratar de identificar desperdicios y posibles oportunidades de mejora.

El quinto antecedente nacional consultado, es el informe del MOPT (2022), con el tema Informe de Gestión, Olman Morales la realiza para el Ministerio de Obras Públicas y Transportes el viceministro de transportes marítimo y aérea. Este informe tiene como objetivo demostrar las acciones realizadas por la institución con el fin de establecer, mantener, perfeccionar y evaluar el sistema de control interno durante el último año. Específicamente, contempla lo concerniente a la rendición de cuentas en el puesto de viceministro de Transporte Marítimo y Aéreo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por el periodo comprendido entre el 21 de febrero de 2020 al 8 de mayo de 2022.

Como conclusión y referencia sobre el tema de investigación, este informe realizó las siguientes funciones que definen la situación actual del sistema logístico nacional, Costa Rica es un país con una amplia cultura de planificación, y, si bien, no existe una política que integre los diferentes sectores que conforman las actividades de manejo de cargas, existen diversos instrumentos que aportaron lineamientos para la formulación de una política en el sector.

Específicamente, el presente informe se enfocará mencionando principalmente el Puerto de Caldera que es el que define la investigación y es importante demostrar su situación actual, las acciones realizadas al puerto. En relación con la infraestructura portuaria, se contempla el programa de desconcentración de las zonas actualmente ocupadas por almacenes extraportuarios; en Caldera las acciones prevén la elaboración del plan maestro del puerto, las inversiones en el rompeolas y la modernización. Con estas acciones se mejoraría la calidad y capacidad de los servicios, a la vez que, se complementarían el rol de modos de transporte y logística que deben satisfacer dichas instalaciones, a fin de dar un servicio integral a los usuarios.

El sexto antecedente nacional consultado es el informe del MOPT, Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico, (2020), con el tema Planes Maestros, Puerto Caldera. En este informe se empieza por describir el desarrollo de la economía costarricense y su vínculo con el sector marítimo, enfatizando la competencia existente entre el Puerto Limón-Moín y Puerto Caldera, el último es el foco de este proyecto. Con base en esta información, se presentan los puntos más relevantes del pronóstico de volumen de carga y tráfico para Puerto Caldera.

Con los resultados del estudio de mercado, se definen las capacidades requeridas en el puerto, referente a los buques de diseño tipos de buque y sus dimensiones, las dimensiones de la infraestructura marítima y consecuentemente, los puestos y patios necesarios para soportar las actividades ejercidas en la parte marítima. Según toda la anterior información, se propusieron varias alternativas de diseño del desarrollo del puerto y se realizó un análisis multicriterio para determinar lo mejor.

Finalmente, se presentan los aspectos más relevantes del análisis Costo-Beneficio realizado y subsecuentemente, se proponen programas de inversión. Con este informe se pretende enfatizar y relacionar el estado del Puerto de Caldera ya que es de mucha relevancia para el tema de investigación.

La séptima tesis nacional consultada es la de Liz Porras Castro (2022), con el tema “Determinación de los efectos comerciales y económicos de una adecuada trazabilidad en las importaciones de productos de la industria médica, en medio de una pandemia como lo es el COVID-19, en el período de enero del 2020 a noviembre del 2021.” Realizada para la Universidad Técnica Nacional y optar por el grado académico de Licenciatura en Logística Internacional.

De esta investigación, se desprende el siguiente objetivo general: determinar los efectos comerciales y económicos de una adecuada trazabilidad en las importaciones de productos de la industria médica costarricense, en medio de una pandemia como lo es el COVID-19, en el periodo de enero del 2020 a noviembre del 2021.

Propone los siguientes objetivos específicos: identificar el impacto económico-comercial que la pandemia ocasionó en el transporte, la entrega y negociación de productos médicos objeto de importación costarricense, bajo el régimen de zona franca; investigar los mecanismos regulatorios establecidos por el gobierno costarricense con el fin de proteger la economía nacional, proveniente de la negociación de la industria médica, así como los indicadores que influyen en la elección de los proveedores con el fin de conocer el involucramiento del país en el apoyo a los productores, comerciantes e intermediarios de dicha industria en medio de la aparición del COVID-19, periodo enero 2020 a noviembre del 2021,

Como tercer objetivo: estudiar la importancia de hacer uso de la trazabilidad como medida de seguimiento económico-comercial realizado desde la materia prima hasta el producto final, basado en estándares de calidad y de mejora continua, en medio de una pandemia mundial, con el fin de proponer un plan de acción para la preparación ante eventuales emergencias como lo es una pandemia.

Emplea la metodología cualitativa, la cual, mediante el uso de los instrumentos como cuestionario y entrevista. Dentro de la investigación los sujetos entrevistados corresponden a compañías de la industria médica costarricense bajo el régimen de zona franca, transportistas, intermediarios en la cadena de abastecimiento como son las agencias aduanales, auxiliares de la función pública aduanera, entre otros, a los cuales se les aplica los instrumentos de recolección de datos con el fin de conocer el impacto económico- comercial que ocasionó el Covid-19 en las importaciones de productos médicos, en relación con el transporte, la entrega y negociación de estos.

Al final, da respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que como el fin es determinar los efectos económicos y comerciales de tener un adecuado seguimiento de todos los eslabones de la cadena de abastecimiento de la industria médica en medio de una pandemia, como lo es el Covid-19, como antecedente del ingreso de la pandemia, que el comercio internacional venía de una dura etapa desde el 2012.

También, se concluyó que, a nivel mundial, el uso del transporte multimodal comenzó a incrementar con la aparición del Covid-19, esto como medida de solvencia ante la fluctuación en el transporte. Todo esto ha hecho que los procesos logísticos se vieran enfrentados al aumento de costos en cuanto al transporte, mayores tiempos en tránsito, colapsos portuarios por el exceso de demanda de clientes que buscan tener sus productos en el menor tiempo, mientras tanto las compañías que ofrecen el transporte se ven enfrentadas a cargas rodeadas por el mal clima o cierre de puertos.

La investigación recomienda que, como país, se ofrezca mejores condiciones en cuanto a la sistematización de trámites en los que se pueda acceder de forma virtual y, con ello, se pueda disminuir el tiempo que tardan los procesos aduanales y tramitología, en cuanto a permisos, pago de aranceles y presentación en fronteras de facturas comerciales, conocimientos y documentación de cada eslabón de la cadena de abastecimiento.

La ayuda del mercado internacional es vital, ya que puede disminuir la crisis global y tener una recuperación económica. Como país hay oportunidades a la mano como la tecnología moderna, ya que existen sistemas que permiten brindar información en tiempo real que ofrecen un sistema seguro, transparente y accesible para toda empresa.

Con esta tesis se puede relacionar el efecto que ocasionó la pandemia Covid-19 en la importación de materias primas, enfocándolo en el tema de investigación que se asemeja y es la misma afectación que se presenta para la importación de proteína de soya, las mismas crisis y carencias también afectan; por lo que es importante tomar en consideración todo lo mencionado en esa investigación para la que se está realizando actualmente.

El octavo antecedente consultado es el informe de la UCR (2021), con el tema Evaluación del Proyecto San José – Caldera Ruta Nacional 27 Años 2020 – 2021, preparado por la Unidad de Gestión y Evaluación de la Red Vial Nacional Lanamme UCR. El presente informe muestra los resultados del trabajo de evaluación de la Ruta Nacional 27 Carretera San José – Caldera, el cual es administrado bajo la modalidad de Concesión de Obra Pública.

Este estudio se hace con base en los postulados del Artículo 6, Inciso D de la Ley 8114, el cual otorga al Lanamme UCR la competencia de evaluar de manera anual las carreteras y puentes en concesión. Con base en esto, se realiza una evaluación del estado de la ruta y sus cuatro radiales en parámetros funcionales, estructurales, de mantenimiento y de seguridad vial, tanto de la carretera como de las obras afines a la misma, como cunetas, taludes y terraplenes aledaños.

Este informe concluye que, a partir de la evaluación realizada, se observó que, de manera general, la Ruta 27 San José - Caldera presenta una muy buena capacidad estructural en casi toda su longitud. Sin embargo, la condición funcional (que está relacionada directamente con el confort y los costos de operación), indica que aproximadamente un 37% de la longitud del proyecto, se encuentra en la categoría “Buena” y el 63% restante se clasifica como “Regular”, lo que representa un incremento de esta última categoría en casi un 23% con relación a la evaluación anterior (periodo 2019-2020).

A nivel de movilidad y seguridad vial, se evidenciaron deficiencias generalizadas tanto en la vía principal, como en sus radiales. Estas presentan posibilidades de mejora en el diseño geométrico, señalamiento vial, diseño de los márgenes de carretera, sistemas de contención vehicular, conectividad entre centros atractores y generadores de viajes peatonales, infraestructura peatonal en general e infraestructura destinada al transporte público.

Por último, en materia de seguridad vial, el proyecto cuenta con deficiencias generalizadas tanto en la vía principal, como en sus radiales. Las deficiencias presentan posibilidades de mejoras en el diseño geométrico, señalamiento vial y el diseño de los márgenes de carretera y los sistemas de contención vehicular. Según este informe como aporte al tema de investigación, es de suma importancia describir las condiciones de la ruta 27 caldera, ya que es donde se encuentra Puerto Caldera, por donde se importa la materia prima proteína de soya. Identificar estas condiciones es de carácter relevante y da un aporte para el tema.

Proyecciones.

- Se identificarán las consideraciones que deben tomarse en cuenta para la importación efectiva de la proteína de soya desde México hacia Costa Rica, con el fin de identificar la mejor y más conveniente opción para el proceso, asegurando una logística exitosa.
- Se describirá la operativa logística que se va a utilizar para la importación de proteína de soya desde México hacia Costa Rica, explicando detalladamente el proceso con la finalidad de demostrarlo y darlo a conocer.
- Se establecerán las posibles oportunidades de mejora que pueda tener el mercado de la proteína de soya texturizada, con el fin de incentivar más las importaciones del producto desde México hacia Costa Rica, cuyo propósito es beneficiar al país y a sus importadores de la materia prima.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

Estrategia Logística.

La estrategia logística es la base del comercio internacional, la correcta implementación combinada con un buen gobierno y gestión de todas las partes del negocio promoverá la competitividad y el crecimiento económico. Según (Jiménez, 2019) “La estrategia logística permite visualizar el entorno interno y externo de los sistemas, destacar cuáles son las

fortalezas y debilidades reales para construir una ruta a seguir para aprovechar las oportunidades, y eliminar las amenazas”.

Hablar de logística estratégica implica organizar y aprovechar al máximo los recursos con los que cuenta una empresa, que se puede traducir en mayores ganancias y posicionamiento en un mercado altamente competitivo. Se debe tener un equilibrio entre la cadena de suministro y la red logística que ha establecido con clientes y proveedores para conseguir manejarla. Esto es fundamental para ahorrar recursos y mantener contentos a todos los clientes.

El objetivo de la logística estratégica es maximizar los márgenes, la rentabilidad y la competitividad. La satisfacción del cliente final es primordial a la hora de elegir una estrategia. Esto nos permite ofrecer productos superiores a precios atractivos. Se convierte en un problema cuando el concesionario no está abastecido por cuestiones logísticas y se desperdicia el esfuerzo de creación y producción.

Siempre es necesario incluir el término de socio logístico en la estrategia logística, que se puede identificar como la persona que se elige como encargada de planificar, implementar y llevar todo el control del uso de materias primas, así como el destino de los productos terminados. Su principal objetivo debe ser que cada producto llegue al punto de destino en tiempo y forma y siempre cumpliendo con los requerimientos que el cliente tiene.

Sin importar el tamaño del negocio, se debe buscar un socio logístico, delegando las responsabilidades relacionadas e incluyendo actividades como traslado y almacenaje de productos. Quizá suene un tanto liberador, pero en realidad es una de las tareas más difíciles, ya que se está cediendo parte del control de los procesos a un externo; por eso, se debe analizar varias opciones y definir la que cumpla con los requisitos convenientes para la compañía.

La logística es un pilar fundamental de una empresa; la correcta ejecución junto a una buena gestión y administración de todos los componentes de una compañía. Por ello, la buena elección se verá reflejada en los logros o fracasos de una empresa. En este sentido, asumir riesgos es una acción cualquier compañía debe tomar si quiere apostar al crecimiento. Todos ellos son factores fundamentales para aumentar la productividad de una empresa, garantizar la confianza con los clientes y realizar las tareas de logística de manera más eficiente.

En la estrategia logística se considera importante situar a disposición de los clientes productos y servicios demandados, en el lugar y momento preciso, en condiciones inmejorables y a un costo óptimo. La formulación de una estrategia logística persigue la delineación de procesos que responden al cumplimiento del servicio al cliente y a la optimización de los costos operativos. Basado en esto, la estrategia logística puede ayudar a mejorar la productividad y la competitividad de la empresa.

Comercio Internacional

Burgo (2018), dice que se puede entender comercio internacional de la siguiente manera:

El comercio internacional hace referencia al movimiento que tienen los bienes y servicios a través de los distintos países y sus mercados. Se realiza utilizando divisas y está sujeto a regulaciones adicionales que establecen los participantes en el intercambio y los gobiernos de sus países de origen. (Burgo, 2018)

Se puede entender al comercio como el proceso que permite a los países expandir sus mercados y acceder a esos bienes y servicios que cada uno posee, con su factor diferenciador. Es necesario estudiar las leyes y tratados tanto nacionales como internacionales para comprender más a fondo o con mayor detalle el comercio. El comercio es el motor del crecimiento económico a nivel global, expresándolo literalmente.

El mercado se puede volver más competitivo como resultado del comercio; este conduce a mejores precios y proporciona los productos más accesibles para los consumidores, ya que ofrece también a los países la posibilidad de adquirir los bienes y servicios que no están

disponibles en su país o que están a un precio más elevado a nivel nacional. El comercio desempeña una importante figura en la economía mundial debido a la oferta y demanda.

En términos generales, el objetivo principal es proporcionar a un país bienes y/o servicios de los que carece a cambio de intercambiar los que producen en abundancia. Se puede comprender que el comercio es el que satisface las necesidades de los consumidores finales; es decir, las necesidades de los habitantes de un país. Tanto el comerciante como el consumidor son las partes fundamentales que se relacionan con el comercio internacional. Estos realmente buscan satisfacer la demanda, a través del intercambio que se genera.

México.

La Revolución mexicana empezó otra etapa y tomó un nuevo derrotero con la ocupación de la Ciudad de México y el triunfo sobre el gobierno y el ejército huertista, victoria plasmada en los tratados de Teoloyucan (Matute & Salmerón), de agosto de 1914, por los que el movimiento antihuertista devino gobierno y su ejército pasó de rebelde a pacificador.

(María del Rosario Vidaca Montenegro, 2018)

La historia de México es específicamente interesante, debido a que contaban con una particular riqueza en cuanto a naciones colonizadas, en su momento, y herencias ancestrales constituidas por los famosos y conocidos tres siglos de colonización católica española. La historia revela que los primeros habitantes del país eran nómadas, cazadores, hasta que se establecieron las populares culturas mesoamericanas.

Muchas de estas culturas le heredaron al país grandes restos arqueológicos que se han transmitido con el pasar de los años, como, por ejemplo, las famosas pirámides y los dioses de serpientes. Se dice que la última de las dinastías fue la Azteca quienes fundaron con los

restos de Tenochtitlán la capital del país, Ciudad de México que en ese momento se denominó la Fuente de ocupación donde se dio la explotación de agricultura y minería.

El país cuenta actualmente con las muestras del pasado que guardan toda la historia de su pasado aborigen y colonial, por lo que es considerado como una de las naciones con mayor riqueza cultural en una ciudad tan moderna como en la actualidad es la Capital de México, que se caracteriza por sus costumbres y tradiciones a pesar de los años transcurridos.

Costa Rica

Es indiscutible que la historia en Costa Rica es una disciplina que ha mantenido fuertes vinculaciones con los otros países centroamericanos. Es innegable también que los historiadores costarricenses han cultivado relaciones constantes y continuas con historiadores franceses, alemanes y estadounidenses. Es posible que el vínculo con historiadores latinoamericanos haya sido bastante menor, incluso con México un país cercano en donde algunas personas hicieron sus estudios de doctorado. (Acuña Ortega & D'Alolio Sánchez, 2021)

Una breve reseña de este país se puede iniciar partiendo del que es una nación independiente que decidió invertir y enfocar todos sus recursos en la salud, educación y bienestar de su población y es una de las democracias más consolidadas de América, reconocida por ser libre y sin ejército. Costa Rica es un país privilegiado porque posee una extraordinaria riqueza en biodiversidad y paisajes preciosos dignos de admirar, tierras fértiles para desarrollarse en agricultura y ganadería. Su geografía incluye bosques tropicales y costas en el Pacífico y el Caribe.

A pesar de ser reconocido como una de las naciones más pequeñas y menos pobladas, tiene una ventaja competitiva que lo destaca por poseer buenas inversiones y establecimiento de importantes y reconocidas empresas internacionales, gracias a su tan reconocido nivel

académico que el país aporta a su población, otorgando altos estándares de servicios modernos y a su estabilidad política. También, es un país rico en cultura, debido a su historia antepasada de razas que se desarrollaron en la época de su fundación; y uno de los aspectos más importantes y reconocidos de Costa Rica, es el legado que ha traspasado de generación en generación por el amor a su paz y democracia. Su población vive orgullosa del país.

Transporte Marítimo Internacional.

González (2018), define el transporte marítimo internacional como el “traslado de carga o pasajeros a través del mar de un país a otro, utilizando medios de transporte como barcos u otra clase de embarcaciones.” El transporte marítimo es el principal modo de realizar el comercio internacional. A diferencia del transporte aéreo, el transporte por carretera o el transporte ferroviario, el transporte marítimo permite enviar grandes cantidades de mercancía a un costo muy económico.

Tipos de buques de carga para el transporte marítimo de mercancías.

Según, (Julian Rodrigo Quintero Gonzalez, 2018), “el transporte marítimo cuenta con dos grandes especializaciones genéricas: el transporte de cargas fraccionadas y el transporte de cargas masivas”. Entonces, se puede destacar que un aspecto de gran importancia dentro de la logística portuaria es la unitarización de la carga, debido a que esta proporciona rapidez y seguridad al movilizar la mercancía durante la carga y descarga del buque.

Los tipos de transporte marítimo que hacen posible que se lleven de un lugar a otro, las mercancías tan diversas como lo son toneladas de grano, petróleo, alimentos perecederos, metales y materias primas, maquinaria pesada o sobredimensionada, autos, productos de consumo e incluso ganado vivo. Cada uno de estos tipos de carga requieren de un tipo de buque con características muy diferentes, de manera que la mercancía pueda llegar a su destino en perfectas condiciones, pero al mismo tiempo, aprovechando al máximo el espacio y el combustible para mantener costos los más bajos que sea posible.

Afortunadamente, se dice que la infraestructura del transporte marítimo alrededor del mundo es muy extensa y confiable, y existen distintos tipos de buques especializados o de carga general que se adaptan, prácticamente, a cualquier tipo de mercancía. Por esta razón, importadores y exportadores de toda clase de productos pueden aprovechar el comercio internacional, sin tener que pagar más que lo justo, en cada envío. El transporte marítimo se puede categorizar por el tipo de embarcación que se utiliza o por el tipo de carga marítima de los contenedores.

Según la ONU (ONU, Informe sobre el Transporte Marítimo, 2018), indica lo siguiente sobre comercio marítimo mundial:

Impulsó en 2017, con un aumento del volumen del 4 %, la mayor tasa de crecimiento registrada en cinco años. Favorecido por la recuperación económica y la mejora del comercio de mercancías, el comercio marítimo mundial alcanzó un total aproximado de 10.700 millones de toneladas como resultado de un incremento.

Aunque existen muchos tipos de transporte marítimo, la realidad es que según menciona el informe de las Naciones Unidas, la mayoría del comercio internacional se realiza gracias a la versatilidad y practicidad de los portacontenedores. Actualmente, se ha visto que en los últimos años se ha producido una serie de cambios en el transporte marítimo que han afectado directamente los precios y plazos de entrega. La nueva situación geopolítica, el impacto de la pandemia del Covid-19 o el aumento de los precios de los combustibles y la inflación son algunos de los factores que afectan los precios de las cargas. Analizar el estado actual del transporte marítimo es clave para tener claridad del problema que preocupa mucho a las empresas.

Figura 1.

Los diferentes tipos de buques en el transporte marítimo.



Nota: Fuente: El Diario del Exportador, por (Mondragón, s.f) Imagen del buque para carga general.

Figura 2.

Los diferentes tipos de buque en el transporte marítimo.



Nota: La imagen representa el tipo de buque granelero o Bulk Carriers, tomado de El Diario del Exportador, por (Mondragón, s.f).

Figura 3.

Los diferentes tipos de buque en el transporte marítimo.



Nota: La imagen representa el tipo de buque portacontenedores tomado de El Diario del Exportador, por (Mondragón, s.f).

Figura 4.

Los diferentes tipos de buque en el transporte marítimo.



Nota: La imagen representa el tipo de buque Roll-on / Roll Off tomado de El Diario del Exportador, por (Mondragón, s.f).

Figura 5.

Los diferentes tipos de buque en el transporte marítimo.



Nota: La imagen representa el tipo de buque Frigorífico tomado de El Diario del Exportador, por (Mondragón, s.f).

Figura 6.

Los diferentes tipos de buque en el transporte marítimo.



Nota: La imagen representa el tipo de buque de petróleo crudo tomado de El Diario del Exportador, por (Mondragón, s.f).

Figura 7.

Los diferentes tipos de buque en el transporte marítimo.



Nota: La imagen representa el tipo de buque para gases licuados tomado de El Diario del Exportador, por (Mondragón, s.f).

Figura 8.

Los diferentes tipos de buque en el transporte marítimo.



Nota: La imagen representa el tipo de buque para cargas químicas tomado de El Diario del Exportador, por (Mondragón, s.f).

Situación Actual del Transporte Marítimo.

El transporte marítimo mundial se enfrenta actualmente a una baja disponibilidad de contenedores vacíos. Esta situación deriva en enormes dificultades operativas para los transitarios. Según el informe de la (ONU, INFORME SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO, 2021), “La pandemia de COVID-19 trastocó el transporte marítimo. El impacto en el primer semestre de 2020 provocó una contracción del comercio marítimo del 3,8 % en el año 2020”.

Menciona la ONU (ONU, Informe sobre el transporte marítimo , 2021): “El comercio marítimo capeó el temporal en 2020 y las perspectivas a corto plazo son positivas. Sin embargo, la recuperación a varias velocidades que se está perfilando es intrínsecamente frágil, debido al retraso de múltiples países y regiones”.

Esto quiere decir que la pandemia mundial del Covid-19 ha tenido consecuencias nefastas en la mayoría de los escenarios. Estas consecuencias no solamente se han saldado con la vida de muchas personas, sino que ha agravado muchos sectores, y es logístico y, en concreto, el transporte marítimo, es uno de los más afectados.

Transporte Terrestre Internacional.

El transporte de carga por carretera compone una industria de peso dentro de la economía, pues su importancia estratégica radica en que es el vehículo que mueve la actividad de los países, por esto los empresarios que lideran este mercado tienen la idea de actualizar y transformar el transporte de carga terrestre, llevando a cabo una modernización profunda de su estructura que implique suministrar agilidad y dotarlo de tecnología necesaria para mejorar su competitividad (Campo Elías López-Rodríguez, 2019)

El crecimiento económico de un país depende del intercambio de bienes que se genere con los demás países del resto del mundo, normalmente; se destaca lo que hoy en día se puede definir como el comercio internacional. El transporte terrestre internacional posee un gran papel que ha asegurado que sea efectivo, garantizando éxito en las transacciones comerciales con el exterior; tiene grandes ventajas y, una de las principales, es que puede transportar cualquier tipo de producto, tamaño o peso, y su costo es muy accesible, comparado con otros. Solo se debe tener en cuenta que la capacidad de carga es menor a la de un barco o avión.

El transporte terrestre es un medio muy económico debido a que no se requieren infraestructuras extras y esta es una de las razones por las que lo eligen con mayor frecuencia; otra razón es porque se permite el manejo de mercancía peligrosa con mayor flexibilidad. Es accesible ya que se puede llegar a cualquier lugar, las recolectas y entregas se realizan de forma directa, asegurando el tránsito de las mercancías; esto lo hace seguro y confiable. También suele ser muy rápido, ya que puede recorrer grandes distancias utilizando las carreteras que se interconectan.

Sin embargo también es importante mencionar que al igual que los demás medios de transporte no es perfecto y cuenta con sus desventajas; por eso, es importante analizar el tipo de mercancía que se necesita transportar para verificar si este es el medio de transporte que más le conviene, ya que su capacidad como bien se mencionó es un poco más limitada, la congestión de tráfico puede retrasar los tiempos, contamina más el ambiente, debido al combustible y los gases que emite; también, tiene restricciones de pesos, altura, horas límite cuando debe transitar por algunas carreteras del país

Es de suma importancia mencionar que el transporte terrestre depende de sus conductores conocidos popularmente como choferes; ellos son los que tienen la responsabilidad de asegurar los tiempos de tránsito, manejo de la mercancía y uno de los mayores inconvenientes es la escasez de estos; la mayoría de los choferes tienen poco profesionalismo y no cuentan con la disponibilidad que se requiere para que la operación sea exitosa; por esta razón, para

evitar que se puedan generar inconvenientes con este tema, se debe intentar contratar conductores con compromiso y responsables que entiendan la importancia de la mercancía para que todo salga de la mejor manera y siempre se asegure la efectividad del transporte.

Tipos de Camiones más utilizados para transportar.

Figura 9.

Transporte por carretera.



Nota: La imagen representa el tipo de camión que se utiliza para transportar carga seca; tomado del artículo transporte por carretera por (Mendiola, s.f).

Figura 10.

Transporte por carretera.



Nota: La imagen representa el tipo de camión que se utiliza para transportar carga líquida, gases y químicos; tomado del artículo transporte por carretera por (Mendiola, s.f).

Figura 11.

Transporte por carretera.



Nota: La imagen representa el tipo de camión que se utiliza para transportar carga a granel estacas, refrigerada, y especiales; tomado del artículo transporte por carretera por (Mendiola, s.f).

Figura 12.

Transporte por carretera.



Nota: La imagen representa el tipo de camión que se utiliza para transportar carga pesada como maquinaria; tomada del artículo transporte por carretera por (Mendiola, s.f).

Figura 13.

Transporte por carretera.



Nota: La imagen representa el tipo de camión que se utiliza para transportar carga especial; tomada del artículo transporte por carretera por (Mendiola, s.f).

Transporte Aéreo Internacional.

El transporte aéreo de mercancías constituye un elemento clave para las operaciones de compraventa a nivel global. En el mundo actual, caracterizado por el sistema "just-in-time", se busca entregar la carga en el momento en que se necesita; es por eso que la logística trata de responder con velocidad a las demandas del mercado, pues los consumidores están ya habituados a la

experiencia del consumo y desean bienes más personalizados y con entrega inmediata. (Ferrer, 2022)

Del medio de transporte aéreo internacional, se puede resaltar que en primera instancia la infraestructura física necesaria para que este pueda funcionar son los aeropuertos; por lo tanto, estas instalaciones son las que permiten que las aeronaves puedan despegar y aterrizar. La aviación comercial se da también cuando se transportan personas dándole multifuncionalidad al trasladar a los habitantes de un lugar a otro, así como las mercancías.

Este tipo de transporte es una de las modalidades más utilizadas, debido a que si bien es cierto es un medio de costo bastante elevado, se destaca la rapidez como su mejor ventaja y esta es la razón por la que es más elegido. Existen tipos de mercancía que, por su naturaleza, es necesario que sean transportadas por vía aérea, como lo son principalmente las perecederas que se pueden deteriorar en un periodo de tiempo, sea por sus condiciones climatológicas, por golpes o humedad; entre ellos tenemos los productos de alimentos frescos.

En la actualidad, la mayoría de los países alrededor de todos los continentes, cuentan con diferentes aeropuertos que surgieron gracias al turismo y son utilizados para que la humanidad se conecte y atravesase el mundo; pero, esta se ha convertido en una gran ventaja para el comercio internacional de mercancías vía aérea, gracias a su agilidad y rapidez que ha permitido que se transporten con la urgencia de los productos específicos que lo requieren, a un alto costo pero dispuestos a pagarlo para asegurar que la mercancía llegue en el tiempo, forma y eficiencia que se requiera. En los últimos años se ha incrementado la demanda del servicio aéreo, ya que los consumidores se volvieron exigentes con el tiempo de tránsito y la seguridad de entrega del producto en sus respectivos destinos y, su satisfacción al cumplir con las expectativas. El transporte aéreo se ha convertido en el medio de transporte clave para la competitividad y ante las necesidades de los importadores y exportadores.

Compartimentos de carga en aviones cargueros.

Figura 14.

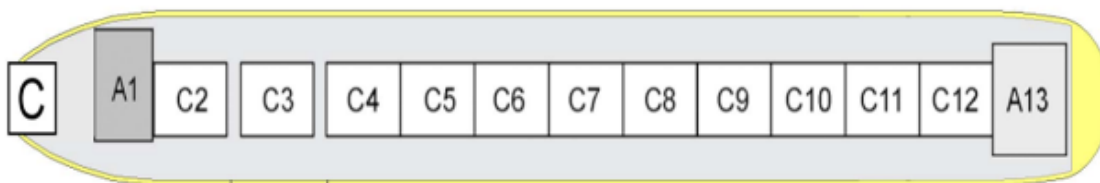
Aviones Cargueros: Compartimientos de carga.



Nota: La imagen representa el compartimento side by side, haciendo la demostración que los pallets o contenedores van en sentido longitudinal al fuselaje del avión, en dos filas, uno al lado de otro; tomado del artículo Aviones Cargueros: Compartimientos de carga por (Ricciardulli, 2019).

Figura 15.

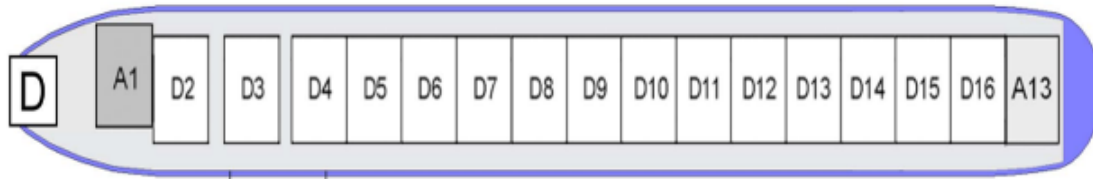
Aviones Cargueros: Compartimientos de carga.



Nota: La imagen representa el compartimento single row, haciendo la demostración de los pallets o contenedores que van en sentido longitudinal al fuselaje del avión, en una sola fila. Tomado del artículo Aviones Cargueros: Compartimientos de carga por (Ricciardulli, 2019).

Figura 16.

Aviones Cargueros: Compartimientos de carga.



Nota: La imagen representa el compartimento across, haciendo la demostración de los pallets o contenedores que van en sentido transversal al fuselaje del avión. Tomado del artículo Aviones Cargueros: Compartimientos de carga por (Ricciardulli, 2019).

Figura 17.

Aviones Cargueros: Compartimientos de carga.



Nota: La imagen representa el piso del main deck; este compartimento es el de la cabina inferior y se divide en delantero y trasero; los pallets se cargan en sentido transversal al fuselaje del avión. La altura máxima es de 1,60 metros. Tomado del artículo Aviones Cargueros: Compartimientos de carga por (Ricciardulli, 2019).

Figura 18.

Aviones Cargueros: Compartimientos de carga.



Nota: La imagen representa el compartimento Bulk o granel, a diferencia de los anteriores, aquí no se cargan pallets ni contenedores, sino que se cargan los bultos sueltos (loose cargo), apoyados sobre el piso del avión. Tomado del artículo Aviones Cargueros: Compartimientos de carga por (Ricciardulli, 2019).

Materia Prima.

En la planificación se identifican los proveedores potenciales de cada compra y una estimación de sus principales parámetros: precio, calidad, plazos de entrega y plazo de pago. Por tanto, cualquier empresa lo primero que debe tener claro es qué productos necesita para que funcione correctamente. Estos productos van a centrar el esfuerzo del departamento de compras, que será el encargado de adquirirlos. (M Clara Gutierrez Gomez, 2018)

La materia prima se puede entender como el elemento básico o principal que se necesita para producir; es el factor inicial de cualquier línea de producción. También se puede decir que son elementos básicamente naturales o puros, sin ningún tipo de proceso, ya que una vez

que pasan por procesos, se determina que el producto ha sido terminado y está listo para su consumo.

La importancia de las materias primas siempre radicará en que son una pieza clave para cualquier bien de consumo ya que de ellas dependen su elaboración; sin estas la creación de los productos para satisfacer las necesidades que tiene el mercado no sería posible, por lo que es un factor indispensable para la economía de la producción.

El origen de la Soja.

Según el artículo científico realizado por la Universidad de Costa Rica, escrito por uno de los autores como (Samuel Caicedo-Guerrero, 2020), la soja se define como “Una leguminosa que crece en regiones tropicales, subtropicales y templadas del mundo, y se cataloga como la principal oleaginosa para la alimentación animal y humana, por su alto contenido de proteína”.

Como parte de la historia del cultivo de soja, se menciona que en China es considerada uno de los 5 granos sagrados, junto al arroz, cebada, mijo y trigo. Tradicionalmente en Oriente la soja se cultivó para consumo del grano. La soja no es muy exigente en suelos muy ricos en nutrientes, por lo que a menudo, es un cultivo que se emplea como alternativa para aquellos terrenos poco fertilizados que no son aptos para otros cultivos.

Es especialmente sensible a los encharcamientos del terreno, por lo que en los de textura arcillosa con tendencia a encharcarse no es recomendable su cultivo. Si el terreno es llano, debe estar bien nivelado para que el agua no se estanque en los rodales. Sin embargo, es una planta que requiere mucha agua, por lo que en los terrenos arenosos deberá regarse con frecuencia.

Usos de la Soja.

Según indica Esnaola (2018): “La soja procesada se divide en proteínas harina y aceite, la harina de soja se usa principalmente en la alimentación animal, pero, también es un ingrediente en compuestos plásticos, fibra sintética, recubrimientos de papel y adhesivos libres de formaldehído.”

La soja está considerada como uno de los mejores alimentos que existen, pero ni sirve para curarlo todo ni es perjudicial para la salud. En todo caso, se trata de uno de los alimentos más estudiados por científicos, médicos y nutricionistas desde hace décadas, y a medida que avanzan las investigaciones, van cayendo mitos acerca de sus beneficios y perjuicios y naciendo otros nuevos.

Existen oportunidades para utilizar la soja en la elaboración de productos de consumo, ingredientes y productos intermedios, y productos industriales, por citar algunos ejemplos y para valorar las posibilidades que ofrece la legumbre; en el primer grupo, se encuentran alimentos para mascotas, alimentos para peces, productos para el cabello, crayones, biodiesel; en el segundo se encuentran: helados, tofu, milanesas, leche, jugos, snacks, aceites refinados, polímeros, espumas y en el último grupo: ayudas agrícolas, productos de limpieza industrial, tintas de imprenta, lubricantes.

La soja contiene muchos aminoácidos esenciales para el organismo. Por lo tanto, es una buena fuente de proteínas, vitaminas y minerales de origen vegetal, que son esenciales para reducir el riesgo de enfermedades crónicas. También, contiene una buena cantidad de fibra saturada, por lo que es adecuado para una dieta de adelgazamiento.

La soja, también, se utiliza en la industria alimentaria, como pinzo animal y también para la producción de biodiesel. La soja es la causa de la devastación de suelos, de deforestación, de contaminación de ríos y acuíferos, de desaparición de biodiversidad, de expoliación del patrimonio natural y de eliminación de la agricultura familiar que alimentaba a las poblaciones.

Es importante mencionar que el mercado mundial de la soja es muy fluctuante y, por eso, el grano es muy codiciado, producto para la especulación en los mercados mundiales de materias primas. La producción de soja genera dependencia, ya que sólo es posible si se utilizan además de las semillas, otros productos de las mismas empresas, en todo el proceso productivo, lo que les genera a estas y no a la población, ganancias y poder inmenso.

Figura 19.

Cómo hacer leche de soja casera en la licuadora. Quedará muy suave y cremosa.



Nota: La imagen demuestra la presentación de la soja como leche; tomada del artículo de la revista Directo al paladar por (ROSKARITZ, 2022).

Figura 20.

Soja texturizada: qué es, beneficios y usos en la cocina.



Nota: La imagen demuestra la presentación de la proteína de soja texturizada; este alimento se postula como uno de los sustitutos más populares de la carne de origen animal, no solo por su aspecto y su versatilidad a la hora de cocinar con ella, sino, sobre todo, por su alto aporte proteico; tomado del artículo de la revista de cocina Bon Viveur por (Bargues, 2022).

Figura 21.

Aceite de soja no es saludable en humanos: estudio.



Nota: La imagen demuestra la presentación de la soja como aceite, según el artículo de la revista Ecoportal por (Natalichio, 2020).

Figura 22.

¿Cómo consumir salsa de soja?



Nota: La imagen demuestra la presentación de la soja como salsa, según el artículo de la revista Mejor con Salud por (Pintor, 2022).

Necesidades de la Soja.

Ghida (2019), comenta sobre el cultivo de soja: “El cultivo de soja continúa manteniendo predominancia entre las actividades agrícolas a nivel nacional y provincial”. La soja no es muy exigente en suelo, pero necesita suelos con buena capacidad de campo, por la necesidad de nivel hídrico del cultivo y poco limosos para evitar falta de ventilación que obstaculiza el desarrollo del rizobio.

La soja genéticamente está condicionada a días cortos y noches largas. En su fase de floración, su inicio, está en función de la duración del periodo de oscuridad. La soja es una planta mejorante de ciclo primavera-verano y en primera cosecha puede sustituir a cultivos como remolacha, patata, maíz, en segunda cosecha puede ir después de los cereales. La soja deja el suelo de cultivo en óptimas condiciones para cultivos posteriores, controlando malas hierbas endémicas y dejando el suelo enriquecido en nitrógeno y materia orgánica, según menciona (Ghida, 2019).

Comercialización de la Soya en México.

Se dice que la soja es el grano en el que mayor dependencia alimentaria tiene México; los principales estados productores de soya son Tamaulipas, San Luís Potosí, Campeche, Veracruz y Chiapas; sin embargo, la producción total de estos estados no logra abastecer la

demanda interna del país, por lo que existe una brecha entre la oferta y la demanda nacional, según lo indica (Francisco, 2018).

La ASA impulsa la creación de un mercado interno para el consumo de soya norteamericana en el país. En México, al igual que en otros países de América Latina y el mundo, ASA se encargó de promover el consumo de la soya difundiendo las bondades sobre la salud por su alto valor nutricional. En 1975, en la Primera Conferencia Latinoamericana sobre la Proteína de Soya se intercambiaron experiencias para el Programa Nacional Alimentario (PRONAL) (Morales, Bourges, & Camacho, 1981). Sobresalieron usos como complemento de proteína en productos tipo carne, en bebidas tipo leche o incluso como embutidos, aunque en esos años los costos aun resultaban altos, lo que limitó su acceso a familias de bajos recursos económicos.

El crecimiento registrado en las exportaciones de los productos agroalimentarios como la proteína de soja, no solo se limita al incremento del valor de las exportaciones debido al aumento generalizado de los precios internacionales, sino también a un crecimiento del volumen de las exportaciones; así lo indica Francisco (2018):

La expansión de la producción comercial de la soya en México comienza en los años 60. Desde esa década tuvo lugar un desarrollo acelerado del cultivo, con un incremento de 322% de la producción al final del decenio, salto que obviamente está marcado por el bajo nivel de partida. Hasta 1989 sucedió la expansión de la soya, en términos de volumen y superficie cultivada; se fue incrementando, aunque decrecientemente.

Consumo de la Proteína de soja en Costa Rica.

El mercado global de proteína de soja texturizada está segmentado según el tipo, aplicación y geografía. El mercado por tipo está segmentado en convencional y orgánico. El mercado por aplicación está segmentado en alimentos y bebidas y alimentación animal. El alto valor nutricional de la soja la convierte en la alternativa preferida para la carne y los productos lácteos, y su alto consumo entre la creciente población consciente de la salud.

La demanda de esta proteína de soja está aumentando rápidamente, y cada vez más personas se vuelven conscientes de la salud y exigen productos de etiqueta limpia. Además, la creciente concienciación sobre los efectos nocivos de los cultivos modificados genéticamente está alimentando la demanda de productos no modificados genéticamente, como la proteína de soja texturizada.

Puerto Manzanillo.

González (2018) comenta lo siguiente del Puerto de Manzanillo: “La importancia de Manzanillo como puerto comercial resalta dentro del esquema del Sistema Portuario Nacional, como un componente indispensable en el movimiento de cargas y mercancías que entran y salen de México en una espiral constante e interminable”. El Puerto de Manzanillo está situado en el Estado de Colima, dentro de la República Mexicana, en la costa del Océano Pacífico. Colima y el Puerto de Manzanillo se distinguen por su seguridad y paz social, lo cual les permite atraer mayores inversiones privadas, nacionales y extranjeras, incrementando así su capacidad instalada.

“México como país conectado a dos océanos y con su multicitada posición geográfica privilegiada, no ha podido repuntar plenamente en sus ámbitos marítimos, tanto comercial como turístico o de carácter naval específica”. (González, 2018). Muchos son los factores de influencia que lo llevaron hasta esta condición y que se remontan hasta los tiempos de la independencia, cuando los conflictos internos fueron más fuertes que el interés nacional.

Este puerto cuenta con permisos de despacho aduanero propios, por lo que se caracteriza por su rapidez en el despacho aduanero y eficacia en la recepción y almacenamiento de

mercancía; este es uno de los puertos más seguros. Los estados que más mueven mercancía a través de este puerto son: Aguascalientes, Coahuila, Colima, Ciudad de México, Durango, Estado de México, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Morelos, Nayarit , Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Tamaulipas, Zacatecas.

El Puerto de Manzanillo ocupa un lugar estratégico para el comercio exterior, ya que su zona de influencia internacional está orientada hacia la costa oeste del Continente Americano y la Cuenca del Pacífico. Por lo tanto, se destaca el intercambio con países como Estados Unidos, Canadá, Guatemala, Colombia, Ecuador o Chile; pero esto no es todo, el Puerto de Manzanillo también tiene un gran intercambio comercial con países de Europa, Oceanía y Asia.

Infraestructura del Puerto Manzanillo.

La Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (CMIC, 2022), indica que “La Infraestructura portuaria es fundamental en materia de transporte, ya que detona el establecimiento de nodos industriales y centros de producción de puertos, mejorando a la conectividad multimodal y fortalece el mercado interno”.

Se sabe que las importaciones y exportaciones son procesos largos y burocráticos, pero pocas veces se tiene la oportunidad de ver la puesta en acción de la operación, desde el transporte de la mercancía, almacenamiento y todo el trabajo que está detrás. La importancia estratégica del Puerto Manzanillo es que facilita el acceso de mercancías de otros países con los que México mantiene fuertes relaciones.

Todos los puertos deben de cumplir con las características necesarias de seguridad y logística para el despacho de las mercancías, a fin de evitar problemas en la importación, y el Puerto de Manzanillo tiene un espacio bastante apto para todo tipo de actividades de comercio exterior, como se menciona en la página oficial del ASIPONA Manzanillo, del

gobierno de México, el recinto portuario se compone de 437 hectáreas, mismas que incluye zonas de agua, muelles y almacenamiento.

Actualmente, tiene 19 posiciones de atraque, 14 comerciales, 3 para hidrocarburos y 2 para cruceros, dividido en dos polígonos; el polígono 2 es el de mayor desarrollo. Para el desalojo de las mercancías que se mueven por el Puerto Manzanillo, cuenta con 6.20 kilómetros de vialidades internas y 24.70 kilómetros de vías férreas, lo que le permite el desalojo adecuado y seguro de la carga que transita por esas áreas; esta información se encuentra en la página oficial mencionada.

También tiene 14 empresas operadoras que corresponden a inversiones 100 % de capital privado, nacional y extranjero, para el manejo de todo tipo de carga, brindando rendimientos de clase mundial, obteniendo una posición privilegiada para competir favorablemente con otros puertos ubicados en el pacífico mexicano. Destacan la instalación de minerales preferentemente de yeso, con capacidad de almacenamiento de 60,000 toneladas y rendimiento de carga a buque de 2000 ton/hora.

Con esta información se puede observar que el Puerto de Manzanillo es sumamente importante para el comercio y la economía de México, estando a un nivel por encima de la mayoría en cuanto a capacidad, equipo y potencial. Según (CMIC, 2022) “Algo que es destacable de este puerto es que su tráfico está representado por el 44% de exportación, 49% de importaciones y tan solo el 7% de cabotaje, lo cual nos habla de la importancia que tiene este puerto para los países extranjeros y la importancia que juega a nivel mundial”.

El Puerto de Manzanillo es conocido como “El puente de México al Pacífico”. Sin duda, Manzanillo es un puerto esencial para el comercio mundial y fundamental para la economía mexicana, con una excelente ubicación estratégica. Este puerto se gana su lugar como el tercero en importancia a nivel mundial, según varios informes realizados por entes importantes en el país de México.

Figura 23.

Manzanillo se posicionaría como el segundo puerto más importante de América Latina.



Nota: Imagen representa la infraestructura del Puerto de Manzanillo, según el artículo de la revista el Economista por (Romo, 2022).

Proceso despacho de exportación en México.

Zamora-Torres (2020), da detalles sobre el proceso de exportación de México:

La eficiencia de los procedimientos aduaneros influye considerablemente en la competitividad económica de la nación, en el crecimiento del comercio internacional y en el desarrollo del mercado global”, las aduanas mexicanas ocupan un gran papel en el actual comercio internacional del país.

Se puede explicar que, generalmente, el despacho aduanero es básicamente un proceso y una serie de formalidades exigidas por las aduanas de México para declarar si un producto entra o sale de un país. Como menciona (Zamora-Torres, 2020): “La eficiencia de las aduanas, no solo mexicanas sino en general, se inclina mejor en aquellos países donde las barreras comerciales no suelen ser un problema para el intercambio de bienes y servicios”. Es importante destacar que el Servicio de Administración Tributaria (SAT), menciona algunos puntos sobre el despacho aduanero, como los siguientes:

- Cómo entran y salen las mercancías.
- Quién puede realizar el trámite de reconocimiento de mercancías.
- Qué impuestos deben pagarse.
- Dar conocimiento de cuáles son los regímenes aduaneros.

Como bien se puede interpretar, México es un país desarrollado en temas de Comercio, con un gran mercado; se dice que es una de las economías más importantes a nivel global, exporta productos a muchos países destino, por lo que no es factible crear barreras arancelarias tan complejas, ya que afectaría el movimiento de las importaciones y exportaciones que son clave para mantener a flote la economía del país.

El proceso de despacho aduanero usualmente tiene volúmenes muy altos de importación y exportación en los países. Esto conlleva a un congestionamiento de la aduana. Como una forma de agilizar el proceso del despacho aduanero; existe un código de colores que brinda diferentes indicaciones.

- Canal verde: indica que la documentación entregada es correcta y se ha logrado un levante directo.
- Canal amarillo: indica algún problema menor con el proceso de despacho aduanero, por ejemplo, la falta de un documento.
- Canal naranja: indica que es necesario hacer una revisión a la documentación entregada o es necesario solicitar nueva información.
- Canal rojo: indica que es necesaria una verificación física del cargamento y la comparación de los documentos presentados.

También, es importante mencionar los documentos necesarios para realizar un despacho aduanero, como lo son: la orden de compra, la factura comercial, el conocimiento de embarque, el certificado de origen en caso de aplicar, la lista de empaque; si bien estos son

los documentos básicos que se necesitan, es relevante recalcar que no son absolutos, ya que la autoridad tiene la potestad de solicitar distintos requisitos.

El despacho de aduana no se trata solo de seguir varios pasos, sino también de las diferentes personas que hacen posible este proceso. Entre ellos se encuentran los siguientes: personal de gobierno de la aduana como verificadores, agente aduanal que figura como el representante de los importadores y exportadores, el importador, el exportador, el consignatario, remitente, poseedores y tenedores.

El despacho aduanero incluye los documentos preliminares antes mencionados que se presentarán en la aduana, el reconocimiento previo, el proceso aduanero cuando sea su turno de ser reconocido por la aduana y la salida de la aduana. En México, las autoridades aduaneras correspondientes, son el Sistema de Administración Tributaria (SAT) y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCT).

Como se puede analizar, según lo mencionado, el proceso de despacho aduanero puede conllevar muchos pasos; conlleva tiempo, personal, recursos, pero si la documentación es correcta desde el principio, este puede agilizarse y lograr un levante directo. Este proceso es necesario y obligatorio para la salida de los productos del país, debe cumplirse según lo regula la autoridad aduanera del país.

Puerto de Caldera.

El informe de CRECEX (2019), indica lo siguiente sobre el Puerto de Caldera:

Se manifestó la necesidad del desarrollo portuario, con miras a facilitar el comercio exterior del país, con zonas económicas con acceso por el Océano

Pacífico. Es así como surge Puerto Caldera a finales de la década de los 70s, que por su ubicación estratégica y su significado económico es seleccionado.

El puerto está ubicado en el distrito de Caldera del cantón de Esparza, en la provincia de Puntarenas. Su emplazamiento abarca la bahía del mismo nombre, a la entrada del Golfo de Nicoya. La ciudad de Puntarenas está a 28 kilómetros al noroeste de este puerto, y la de Orotina está a unos 26 kilómetros al Este.

El Puerto de Caldera es utilizado actualmente; fue creado de forma artificial en 1978, iniciando operaciones hasta 1981, luego de que fuera discontinuado para usos comerciales, el principal puerto de Puntarenas, ya pequeño y obsoleto para embarcaciones de gran calado. Desde entonces, Puerto de Caldera representa el principal punto de importación y exportación de la costa pacífica de esta pequeña nación.

El muelle está construido sobre pilotes de acero, tabla estaca del mismo material y relleno. El relleno descansa sobre suelo original en su base y arena en la parte superior, mezclado con material de menor peso. Según la página oficial del ente que regula el puerto, Sociedad Portuaria de Caldera; se menciona que Caldera es el puerto más importante de Costa Rica en el océano Pacífico, es la principal conexión del país con Asia para movimiento de carga y su zona de influencia abarca también Estados Unidos.

En su página se indica que cada año Puerto Caldera mueve en promedio 6 millones de toneladas, 300 mil Taus y creciendo, la terminal cuenta con una ubicación estratégica por su cercanía a la Carretera 27 que lleva a San José; esta ciudad queda a solo 90 kilómetros de distancia y se conecta con otras las rutas terrestres nacionales del país. De manera tal que, está conectado con los principales centros productivos, industriales y agrícolas, ubicados en las cercanías de la Zona Franca en Barranca de Puntarenas y en las provincias de Alajuela, Heredia, San José y Cartago.

Figura 24.

Puerto Caldera: el país no puede esperar más.



Nota: Imagen represente infraestructura del Puerto de Caldera; tomada del artículo del periódico Delfino por (Ovares, 2023).

Frontera Ciudad Hidalgo Chiapas.

El estado de Chiapas es uno de los productores más importantes; sin embargo, aún los rendimientos son bajos, debido a diferentes factores que pueden ser minimizados con un adecuado diseño agroforestal que responda a los requerimientos del cultivo. (Gicli Manuel Suárez-Venero, 2019)

Es importante destacar que en el Estado de Chiapas, es donde se encuentra la frontera mexicana terrestre de Ciudad Hidalgo que conecta la salida hacia Guatemala; su historia de fundación inicia en el momento en que se establecieron los límites entre México y Guatemala, fijando la frontera en el Río Suchiate. En este municipio donde se encuentra una de las fronteras de salida del territorio mexicano, también, se le reconoce por su importante historial de cultura y belleza natural.

El municipio de Frontera Hidalgo está ubicado en la región del Soconusco, zona geográfica caracterizada por hermosas playas, montañas y selvas tropicales. Esta región también es conocida como una de las más productivas para la agricultura y la ganadería de todo el país. Hay que destacar como dato de relevancia que la historia de la Frontera Hidalgo se remonta a la época prehispánica, cuando los mayas habitaban la zona. Se dice que en el siglo XIX esta frontera se convirtió en uno de los principales lugares de comercio en toda la región, gracias a su estratégica ubicación que conecta con Guatemala.

Actualmente la frontera es un sitio ideal para todos aquellos que están en busca de un ambiente tranquilo y lejos de la ciudad, debido a sus atractivos turísticos y su riqueza en cultura y belleza, además del importante papel que juega este sitio en el comercio internacional de México, ya que es pilar en el comercio internacional que se da en Centroamérica; permite la entrada y salida de mercancía de México hacia los países que conectan: Guatemala, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Panamá, principalmente, favorece y es clave para que haya transporte terrestre internacional entre estos países vecinos.

Figura 25.

Guatemala abrirá frontera con Chiapas.



Nota: Esta es una imagen representativa de la Frontera Ciudad Hidalgo Chiapas, limitando con la frontera de Guatemala; tomada del Diario de Chiapas por (Tapachula, 2020).

Frontera Peñas Blancas, Costa Rica.

Según Elizabeth Martínez Camacho (2018), “Peñas Blancas vive en el ajeteo de dos mundos, convirtiéndose en el mayor puerto de ingreso en la frontera norte del país. Lo cual repercute en que esta zona se dedique a las actividades migratorias y aduaneras principalmente.” Es importante destacar que, hoy en la actualidad, las instalaciones de Peñas Blancas contribuyen al estancamiento económico y desempleo de la región, lo que obliga a decenas de personas a valerse por sí mismas para su diario vivir. Se encuentran personas dedicadas a llenar formularios para visitantes con la información que necesitan para el trámite migratorio (boletos) o personas dedicadas a llevar equipaje quinientos metros entre estaciones fronterizas.

El terreno donde se ubica el puesto fronterizo actual de Peñas Blancas limita al este con el cauce del río Sapoá y al noroeste con la línea fronteriza Costa Rica–Nicaragua. La propiedad se localiza en la franja del cantón de La Cruz, provincia de Guanacaste y fue segregado del Refugio Nacional Silvestre de la

Frontera Norte mediante Ley No. 7774, que destinó el terreno a la prestación de los servicios públicos esenciales de aduanas, migración y comercio internacional en la frontera norte del país. (COMEX, 2021)

Se puede identificar como una zona con gran presencia de población móvil y población migrante, predomina principalmente la de origen nicaragüense, pero también de tránsito internacional de personas y bienes entre el norte y el sur que básicamente, en resumidas palabras, es el papel que juega este puesto fronterizo para Costa Rica.

Figura 26.

Cámara pide «intervención urgente» de Alvarado para restablecer



Imagen del puesto fronterizo de Peñas Blancas, entre Costa Rica y Nicaragua. Archivo CRH/ Con fines ilustrativos. Por (CRECEX, Cámara pide «intervención urgente» de Alvarado para restablecer comercio en frontera., 2020).

Aeropuertos Nacionales en México.

México es uno de los países con más aeropuertos debido a su extenso territorio, a pesar de tener muchos no todos son considerados como internacionales, pues algunos únicamente se

utilizan para trasladarse localmente de un estado a otro, debido a las largas distancias que separan el territorio.

Tras la inauguración del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) en marzo del 2022, de acuerdo con datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicación y Transportes (SICT) en conjunto con la Agencia Federal de Aviación Civil, México cuenta actualmente con 78 aeropuertos registrados. Estos se reparten en el territorio mexicano, hay al menos uno en cada entidad del país, excepto Tlaxcala. (Marquez, 2022)

Es importante asociar el papel indispensable que son algunos aeropuertos mexicanos para el Comercio Internacional entre México con el resto de los países del mundo; para nadie es un secreto que el Aeropuerto Benito Juárez es la reliquia del país, el más grande y uno de los que cuenta con los mayores volúmenes de tráfico de América Latina; se puede identificar como el aeropuerto que más carga mueve en México.

Es segunda instancia debido a los altos volúmenes en todas las partes de México; también, Márquez (2022), destaca que otros de los aeropuertos más transitados del país, “de los 45 aeropuertos internacionales que tienen, poco más del 70% de los vuelos se concentran en los aeropuertos de Guadalajara, Cancún, Monterrey y Tijuana”.

Aeropuertos Nacionales de Costa Rica.

El principal aeropuerto con el que cuenta Costa Rica es el Juan Santamaría, ubicado en Alajuela y es el que conecta el país, casi que con la mayoría del mundo; sin embargo, existen otros como el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, ubicado en la provincia de Guanacaste y se le relaciona como el segundo del país, ya que opera vuelos internacionales con destino principalmente a aeropuertos de Canadá y de Estados Unidos; también, cuentan

con el Aeropuerto Tobías Bolaños que está ubicado en la capital, San José, y se utiliza principalmente para carga comercial a Bocas del Toro (Panamá), Nicaragua y otros destinos cercanos.

El Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS) fue seleccionado, por segundo año consecutivo, como el mejor de Centroamérica y el Caribe en los World Airport Awards 2023 de Skytrax. Adicionalmente, el AIJS también fue receptor del galardón de The Cleanest Airport in Central America & Caribbean, así como del Best Airport Staff in Central America & Caribbean. Este último destaca al aeropuerto en la región cuyo servicio al cliente en temas como actitud, amabilidad y eficacia es sobresaliente. (Martinez, 2023)

Figura 27.

Costa Rica: Aeropuerto Juan Santamaría recupera un 95% del tráfico prepandemia.



Nota: Imagen de la infraestructura del aeropuerto Juan Santamaría, Costa Rica, con fines ilustrativos por (Summa, 2022).

Proceso de importación en Costa Rica.

El informe de Sánchez (2020) emitido por la Contraloría General de la República, indica lo siguiente:

Las aduanas son las unidades técnico-administrativas encargadas de las gestiones aduaneras, control y supervisión del ingreso, tránsito y salidas de las mercancías”. Es importante en cuanto al comercio internacional en Costa Rica saber los requisitos de importación al momento de iniciar su expansión en este territorio.

Las condiciones para comerciar en Costa Rica están dirigidas a atraer inversionistas. La liberalización del comercio en el país ha aumentado la inversión extranjera directa, el crecimiento de la productividad y la diversificación económica. Los requisitos para importar son los siguientes:

- Registrarse como Importador con la Oficina de Promoción de Comercio Exterior de Costa Rica para comenzar el proceso de entrada al mercado.
- Encontrar un Agente Aduanero y brindarle la información relevante sobre la empresa importadora, estos actúan en nombre de terceros y pueden ayudar a las empresas con los requisitos legales para nacionalizar su producto.
- Registro del producto: Declaración de Mercancía (DM) ante la Oficina General de Aduanas.
- Se requieren licencias, permisos de importación para ciertos productos y estos deben obtenerse de los respectivos ministerios o departamentos: Por ejemplo, al importar alimentos, se necesita una licencia del Departamento de Agricultura y Control de Animales (Ministerio de Agricultura y Ganadería).
- Certificación: Obtener un Certificado de Origen (Certificado de Origen – C.O): La Unidad de Origen debe verificar y certificar el origen de las mercancías.

Como parte de las tarifas de importación, según especifica el Ministerio de Hacienda, están los aranceles de importación (Derechos Arancelarios a la Importación (DAI)), que se pagan deben pagar a ellos. Los rangos de DAI oscilan entre el 1% y el 15%, según la

clasificación de los productos (por ejemplo, 1% para un libro y 13% para un procesador de PC).

Además del DAI, las importaciones también están sujetas al 13% del impuesto general de las ventas; ciertos productos básicos, como los uniformes escolares están exentos, así como a la tarifa adicional del 1% para el valor CIF que es el costo, seguro, flete, únicamente excluyendo los países del DR-CAFTA. Estos son los principales aranceles e impuestos de importación; sin embargo, las empresas deben tener en cuenta otros requisitos contables y fiscales de Costa Rica.

Se dice que Costa Rica es el corazón de las Américas, ya que tiene una economía en expansión con las condiciones perfectas para hacer negocios. El comercio internacional en el país, aunque a veces es algo complicado, no es difícil siempre que las empresas estén bien informadas y tengan el apoyo local correcto.

Los documentos necesarios para realizar la importación son el conocimiento de embarque, factura comercial, certificado de seguro, indicando monto de la prima, certificado de origen en caso de aplicar, certificado de origen si procede, lista de empaque y, en caso de requerir alguna nota técnica o permiso que la carga, lo exija y amerite.

El importador recibe los documentos mencionados que servirán de base al agente de aduanas para realizar la destinación aduanera, que se formaliza mediante la Declaración Aduanera de Mercancías que corresponda en el país. De la misma manera, el importador debe coordinar con su agente de carga o transitorio, la recepción de las mercancías en el puerto de llegada.

Una vez que se descarga la mercancía en la aduana de ingreso, el agente aduanal en coordinación con el importador procederá a la tramitación aduanera de las mercancías, realizando el correspondiente de los impuestos y demás gravámenes, dependiente si el origen corresponde a algún país con que se tenga Tratado de Libre Comercio vigente. Al momento de la aceptación de la Declaración Aduanera de Mercancías correspondiente, aduanas determina la selección de canal de control, pudiendo determinar físico, documental o sin revisión.

Si la operadora selecciona revisión física o documental, una vez cancelados los tributos e impuestos correspondientes, se procede directamente al retiro de las mercancías desde los almacenes aduaneros, y son trasladadas a las bodegas o lugar que el importador determine. Si la operadora fue seleccionada sin revisión, una vez cancelados los impuestos se procede directamente al retiro de las mercancías, desde los almacenes aduaneros, y son trasladadas a las bodegas o el lugar que indique el importador.

Negociación Internacional.

Hoy en día, las negociaciones internacionales son un proceso cada vez más habitual entre empresas. En un mundo cada vez más globalizado, el comercio de bienes y servicios es mucho más común, por lo que sería bueno saber cuál es la mejor manera de realizar contratos importantes. Tudela (2020), menciona lo siguiente al respecto:

Las negociaciones multilaterales han venido sufriendo en los últimos años un fuerte desgaste, y aparecen, más que nunca, lastradas por la falta de confianza entre países. Pocos países están dispuestos a actuar en ausencia de un compromiso equitativo por parte de otros. También se ha erosionado la confianza de muchos actores en el proceso mismo.

Los procesos de negociación son analíticamente diferentes, sus tareas, lógica interna, tácticas y recursos varían según la personalidad y estilo de las otras partes. De esta manera, los procesos de negociación pueden ser negociaciones divisivas o integradoras, cada una de las cuales establece el tono de la comunicación.

Los resultados materiales de las negociaciones surgen de la relación entre las partes y su interés por lograr una meta u objetivo. La intensidad de la influencia de las partes interesadas se determina en función de sus intereses, el tamaño de los recursos de poder y la relación de influencia entre sí.

Tratado Libre de Comercio México Costa Rica.

Según (Cordero, 2019) Las relaciones comerciales actuales de Centroamérica y México se enmarcan en dos tratados comerciales. El primero de ellos es el Tratado de Libre Comercio que México firmó con Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua en 2011. Este tratado homologa los tratados comerciales que México había firmado previamente con Costa Rica (1995), Nicaragua (1998) y con los países del norte de Centroamérica, El Salvador, Guatemala y Honduras, en 2000. El segundo tratado es el que México y Panamá firmaron en 2014 y que entró en vigor en 2015.

La característica principal del Tratado de Libre Comercio México-Costa Rica, es la formación de un área de libre comercio, cuyo propósito es crear lineamientos para revitalizar las economías de ambas partes, eliminar las barreras comerciales, promover la competencia leal y proteger la propiedad intelectual.

También tiene la capacidad de definir el alcance del comercio entre las partes, establecer reducciones de impuestos, devoluciones de impuestos y sus limitaciones, derechos de importación impuestos, medidas no arancelarias, restricciones de importación y exportación y designación de origen; otra característica importante del Tratado de Libre Comercio entre México-Costa Rica es que prevé iniciativas fitosanitarias y de sanidad animal en el sector agropecuario, subsidios a la exportación e iniciativas de normalización y comercialización en dicho sector. Además, se enfatizan las reglas de origen, la aplicación de bienes y la determinación del estado original.

Los cinco principales productos de exportación de Costa Rica a México en 2017 representaron el 62,1% del total exportado por ese país, como se observa en el cuadro II.1. Tres de estos productos corresponden a manufacturas basadas en recursos naturales (los aceites, los polvos de budines y las gelatinas), que sumaron el 45,9% de las exportaciones costarricenses a México. Otro de sus principales productos, los ojos artificiales se clasifican como manufacturas de mediana tecnología. Estos bienes participaron con el 6,8% del total de las ventas de Costa Rica a México. Finalmente, los procesadores y controladores, clasificados como manufacturas de alta tecnología, representaron el 9,4% de las exportaciones del país a México. (Cordero, 2019)

En este acuerdo, las reglas de origen establecen criterios importantes para determinar el origen de las mercancías, cuyo propósito es determinar aquellos productos que reciben el trato preferencial acordado. Los productos que son íntegramente producidos en el territorio de una o de ambas partes de un acuerdo, tienen procesos mínimos, cambios de clasificación arancelaria, porcentajes de contenido regional y en algunos casos la eliminación de requisitos específicos de origen. También, el tratado define los criterios para la expedición de mercancías y los aspectos institucionales relacionados con la administración del sistema de origen.

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

Enfoque

Inicialmente se eligió el tema de investigación que surge como planteamiento de una problemática, la cual se fundamenta en los objetivos, proyecciones y antecedentes tanto nacionales como internacionales; es por esa razón que, esta investigación se identifica con el enfoque cualitativo que dará las herramientas para responder a las diferentes preguntas que se planteen en el proceso de investigación. Hernández S.R. (2018), da la siguiente definición del método cualitativo:

Con el enfoque cualitativo también se estudian fenómenos de manera sistemática. Sin embargo, en lugar de comenzar con una teoría y luego “voltar” al mundo empírico para confirmar si esta es apoyada por los datos y resultados, el investigador comienza el proceso examinando los hechos en sí y revisado los estudios previos, ambas acciones de manera simultánea, a fin de generar una teoría que sea consistente con lo que está observando que ocurre. De igual forma, se plantea un problema de investigación, pero normalmente no es tan específico como en la indagación cuantitativa. Va enfocándose paulatinamente. La ruta se va descubriendo o construyendo de acuerdo con el contexto y los eventos que ocurren conforme se desarrolla el estudio.

El objetivo de este enfoque es que la investigación se sustente con evidencias que se dirijan a la resolución de la problemática que se está planteando, con la finalidad de comprender y explicar a través de la aplicación de métodos y técnicas derivadas de las concepciones y fundamentos. En términos generales, esto quiere decir que el enfoque cualitativo permite

recoger y evaluar datos no estandarizados para respaldar los criterios y dar un aporte valioso a la temática de investigación.

Diseño: Interaccionismo interpretativo

El diseño más recomendable para esta investigación, después de un análisis muy exhaustivo, se definió que es el interaccionismo interpretativo, con el fin de proponer una interpretación de la información incluyente que tenga en cuenta, en la mayor medida, los factores socioculturales; este método, también, permite interactuar y vincular las experiencias vividas con las representaciones culturales de tales experiencias. Como lo indica Hernández S.R. (2018):

(...) Cabe señalar que cada estudio cualitativo es por sí mismo un diseño. Es decir, no hay dos investigaciones cualitativas iguales (son, como hemos dicho, “piezas artesanales del conocimiento, hechas a mano”, a la medida de las circunstancias). Puede haber estudios que compartan diversas similitudes, pero no réplicas, como en la investigación cuantitativa. Recuerda que sus procedimientos no son estandarizados. Simplemente, el hecho de que el investigador sea el instrumento de recolección de los datos y que el contexto o ambiente evolucione con el transcurrir del tiempo hacen a cada estudio único. (p.524)

Es importante hacer la referencia de este diseño enfocándolo a la investigación, ya que al analizar la problemática del tema es de suma relevancia poder interpretar cada una de las experiencias de los importadores la situación a la que se enfrentan para poder respaldar y dar un criterio sobre las variables de interés del estudio. Como lo indica Hernández S.R. (2018): “el diseño en la ruta cualitativa es el abordaje general que se utilizará en el proceso de investigación”.

Población y Muestra

Población.

La población en una investigación figura como una parte fundamental para la recaudación de información como material de trabajo; se requieren grupos específicos para sacar conclusiones y tomar decisiones, basadas en los resultados obtenidos del grupo seleccionado que será la muestra de la investigación. Como lo indica Hernández S.R. (2018):

Conocer a la comunidad en toda su complejidad es más que solamente identificar sus necesidades: implica que comprendas sus fortalezas y debilidades, conflictos, relaciones, etcétera. Para que sea viable la investigación, la población debe estar preparada para participar (apertura, motivación) y debe lograrse la unidad entre investigadores y comunidad.

Es necesario seleccionar una población de estudio, que sea verdaderamente representativa de toda la población para que la investigación sea efectiva. Antes de iniciar la investigación, se debe identificar y acordar el grupo objetivo. Al seleccionar la muestra y conocerla a tiempo, se eliminan todas las sugerencias consideradas inútiles para el estudio.

Es importante recalcar que sería muy costoso y lento recolectar datos de la población en general del campo al que se desea investigar; por esa razón, es tan necesario seleccionar una población y delimitarla, eligiendo únicamente la porción de interés; esto quiere decir que, al tomar muestras precisas de la población de investigación, es posible crear una imagen precisa del mercado objetivo utilizando las tendencias de los resultados.

Muestra

Un aspecto importante en la metodología de la investigación es el cálculo de la cantidad de participantes que deben incluirse en un estudio. El tamaño de muestra permite a los investigadores saber cuántos individuos se deben estudiar, con el fin de estimar un parámetro determinado o el número necesario para poder detectar una determinada diferencia entre los grupos de estudio. La muestra de un estudio debe ser representativa de la población de interés.

Según lo indica (Hernández S. R., 2018), “la muestra en la ruta cualitativa es el grupo de personas, eventos, sucesos, comunidades, etc., sobre el cual se habrá de recolectar los datos, sin que necesariamente sea estadísticamente representativo del universo o población que se estudia”. Esto quiere decir que la muestra es una herramienta fundamental de la investigación, el objetivo de esta será obtener conclusiones del tema que se está investigando, valorar las respuestas para llegar a un resultado.

Muestra cualitativa.

Para este tipo de investigación que es la cualitativa, es importante destacar que la idea de la muestra responde más al tipo de muestra no probabilística que básicamente se identifica como la selección de muestras basadas en un juicio subjetivo en lugar de hacer la selección al azar. En relación con este tema, Hernández S.R. (2018), indica lo siguiente:

Los tipos de muestras que suelen utilizarse en las investigaciones cualitativas son las no probabilísticas o dirigidas, cuya finalidad no es la generalización en términos de probabilidad. También se les conoce como propositivas (guiadas por uno o varios propósitos), pues la elección de los elementos depende de razones relacionadas con las características de la investigación.

Este estudio se clasifica como no probabilístico, debido a que tiene como instrumentos de trabajo, herramientas para la recolección y análisis de datos que pueden crear categorías donde la probabilidad no rige su curso, no existen fórmulas o sistema predeterminado de

análisis y/o control, se basa únicamente en las respuestas y criterios que las fuentes de datos aportan para enriquecer la oferta de investigación.

Tabla 1. Desglose de la muestra.

Entrevistado	Puesto	Empresa	Razón
Entrevistado 1	Gerente Técnico	Agencia Aduanal Elogis	Conocimiento logístico
Entrevistado 2	Comprador	Alimentos Pro Salid	Conocimiento logístico
Entrevistado 3	Tráfico Internacional	Industrial de Oleaginosas	Conocimiento logístico
Entrevistado 4	Logística Operativa	Agencia Aduanal RFS	Conocimiento logístico
Entrevistado 5	Ejecutiva de Trafico	Agencia Aduanal TLC México Manzanillo	Conocimiento logístico
Entrevistado 6	Customer Relationship Partner	Sealand - a Maersk Company Mexico SA CV	Conocimiento logístico
Entrevistado 7	Analitic Execution Team / Pacific Operations	Sealand - a Maersk Company Mexico SA CV	Conocimiento logístico terrestre
Entrevistado 8	Ejecutivo Trafico Servicio Terrestre	Multivias Logisticas SA de CV Manzanillo	Conocimiento logístico terrestre
Entrevistado 9	Asesora Logista	Intercontinental Kargo SA	Conocimiento logístico y aduanal

Entrevistado 10	Asistente Gerencia de Operaciones	Sociedad Portuaria Caldera SPC S.A.	Conocimiento logístico
-----------------	-----------------------------------	-------------------------------------	------------------------

Unidades de análisis

Estrategia logística.

La estrategia logística para la importación de un producto es la clave para que el proceso se realice con la eficiencia y dedicación que se requiere; actualmente, el comercio internacional se ve afectado por diferentes razones; por este motivo, es tan importante definir una estrategia con la que se pueda estar preparado para cualquier inconveniente que se pueda presentar en el camino.

Se debe recalcar que la logística es uno de los pilares centrales de los negocios y el comercio, además, representa un porcentaje importante de los costos totales de una empresa; puede incluso atraer nuevos clientes y convertirse en un medio de crecimiento y potencial comercial, si se considera adecuadamente y se implementa estratégicamente. Cuando hablamos de logística, nos referimos a los métodos necesarios para llevar a cabo la organización de un campo o empresa, prestando especial atención a la distribución de productos y mercancías. Ganoza (2018), hace referencia a este tema, de la siguiente forma:

Debemos entender a la logística como un sistema con actividades interdependientes que puede variar en función del tipo de organización. Estas actividades las denominaremos componentes logísticos. Una empresa típica tiene las áreas de transportes, almacenes, compras, control de inventarios, importaciones, comercio exterior como componentes logísticos.

El objetivo de una buena estrategia logística no es sólo producir bienes de manera eficiente y a un precio competitivo, sino también lograr que la mercancía llegue al cliente en el tiempo y en la forma acordada, respetando todas las condiciones, a un valor óptimo y de manera satisfactoria, según forma, requisitos de la cadena de suministro.

Oportunidades de mejora.

Las oportunidades de mejora son un factor constante; es decir siempre existe la oportunidad de obtener mejores resultados, la cantidad de las mercancías se puede observar, de vez en cuando, es muy grande y considerando que, si bien en la mayoría son limitados, es importante que se tome en cuenta criterios claros a partir de los cuales se pueda evaluar y priorizar los beneficios potenciales para la implementación de cada opción de mejora.

Abordar las oportunidades de mejora, requiere priorizar y categorizar de acuerdo con una variedad de criterios de interés, como la alineación con elementos estratégicos como la misión, la visión, los valores, las políticas, la estrategia y los factores críticos de éxito que conducen a alguna iniciativa. El conjunto ordenado y priorizado de iniciativas de mejora debe servir como elemento de entrada para el análisis y la selección de los proyectos de mejora que deben llevarse a cabo. Bocanegra (2019), comenta lo siguiente sobre la mejora continua:

Es así como, los esfuerzos por un servicio más eficaz y eficiente se consiguen en gran parte, gracias a las mediciones de las actividades que se realizan dentro de la organización, identificando las posibles mejoras que se aplicarán dentro del sistema y finalmente ser percibidos por el cliente bajo una óptica de excelencia en el servicio

Un conjunto secuenciado y priorizado de iniciativas de mejora debe servir como entrada para el análisis y selección de proyectos que pretendan mejorar e implementar sus servicios.

La responsabilidad de esta decisión recae en aquellos que tienen la visión de querer una oportunidad de mejorar. Por lo tanto, además de ser responsables de la dirección estratégica, también, son responsables de la consistencia de estos proyectos para obtener los resultados esperados.

Negociación Internacional entre México y Costa Rica.

La negociación internacional corresponde a la actividad comercial en la que las partes que intervienen en el proceso, son de diferentes países y el acuerdo se desenvuelve en mercados totalmente distintos. Al igual que el proceso de negociación regular, cada parte aspira a obtener beneficios con el acuerdo y la idea es que se pueda afianzar la relación tras el trato, según indica el reporte de la (OMC, 2018).

En las negociaciones internacionales los acuerdos de la OMC abarcan las mercancías, los servicios y la propiedad intelectual. En ellos se establecen los principios de la liberalización, así como las excepciones permitidas. Incluyen los compromisos contraídos por los distintos países de reducir los aranceles aduaneros y otros obstáculos al comercio y de abrir los mercados de servicios. Establecen procedimientos para la solución de diferencias. Esos Acuerdos no son estáticos; son de vez en cuando objeto de nuevas negociaciones, y pueden añadirse nuevos acuerdos, como

Es importante destacar que la negociación internacional y la de cualquier tipo de relación comercial, en realidad, no es un proceso que comienza ni termina en el acto como tal. Es importante prepararse desde antes de la reunión, realizando la investigación de datos e información acerca de lo que se está negociando y se debe conocer cuánto se pueda de la otra parte del proceso negociador. Mientras más información logres obtener, más preparado estarás en el proceso para una negociación exitosa. Se tomarán mejores decisiones y se partirá desde una posición más beneficiosa.

Instrumento

El instrumento metodológico, en términos generales, comprende un conjunto de parámetros que básicamente tienen como un fin orientar al investigador para que obtenga la información necesaria, con el fin de alcanzar los resultados proyectados. Según indica Hernández S.R. (2018): “Un instrumento de medición es un recurso que utiliza el investigador para registrar información o datos sobre las variables que tiene en mente.”

Es importante mencionar que seleccionar el instrumento adecuado, dependiendo del curso que se le quiera dar a la investigación, es vital para la recolección de datos y la obtención de los resultados; si se selecciona el instrumento incorrecto es muy probable que el análisis de los resultados no se dé de la forma adecuada. Hernández S.R. (2018), comenta lo siguiente:

Usar instrumentos inadecuados en las personas a quienes se les aplican: no son empáticos. Utilizar un lenguaje muy elevado para los sujetos a los cuales se les aplicarán y no tomar en cuenta diferencias de género, edad, conocimientos, memoria, nivel ocupacional y educativo, motivación para contestar, capacidades de conceptualización y otras diferencias en los participantes son errores que llegan a afectar la validez y la confiabilidad. Este error ocurre a menudo cuando los instrumentos deben administrarse a niños. Asimismo, hay grupos de la población que requieren instrumentos apropiados para ellos, tal es el caso de las personas con capacidades distintas.

Elegir los instrumentos de recolección de datos cualitativos correctos, es un paso fundamental a la hora de desarrollar un proyecto con este enfoque de investigación, ya que de ello dependerá la calidad de la información que se obtendrá y el análisis a realizar. Estos instrumentos permiten recoger datos que se caracterizan más por ser descriptivos que numéricos, se basan en textos y a menudo se expresan con las propias palabras de los participantes.

Cuestionario.

El objetivo fundamental del cuestionario es dar un alcance mucho mayor y comprobar hasta qué punto puede generalizarse la información; es un instrumento de estudio que está conformado típicamente por una mezcla de preguntas cerradas y abiertas. Un punto importante de este es ofrecerlo al público, cuya opinión desea conocerse o cuyos conocimientos desean someterse a evaluación, y una vez respondidos pueden ser analizados para obtener conclusiones. Hernández S.R. (2018), menciona lo siguiente:

Los cuestionarios se utilizan en encuestas de todo tipo (por ejemplo, para calificar el desempeño de un gobierno, conocer las necesidades de hábitat de futuros compradores de viviendas y evaluar la percepción ciudadana sobre ciertos problemas como la inseguridad). Pero también, se implementan en otros campos. Por ejemplo, un ingeniero en minas usó un cuestionario como herramienta para que expertos de diversas partes del mundo aportaran opiniones calificadas con el fin de resolver ciertas problemáticas de producción en la industria. Los cuestionarios también se utilizan en diagnósticos de toda clase (salud, nutrición, problemas en las empresas, etcétera).

Entrevista.

La entrevista se puede describir como una herramienta indispensable en la investigación, con el propósito de intercambiar ideas u opiniones, ya que en ella se hacen preguntas que previamente fueron pensadas y que se dirigen a un entrevistado en particular que responde concretamente lo que se le está preguntando. Según menciona Hernández S.R. (2018):

Las entrevistas, como herramientas para recolectar datos cualitativos, las empleas cuando el problema de estudio no se puede observar o es muy difícil hacerlo por ética o complejidad (por ejemplo, la investigación de formas de depresión o la violencia en el hogar). O bien, se requieren perspectivas internas y profundas de los participantes.

Proceso para la recolección de datos

El proceso de recolección de datos comienza con la definición de objetivos específicos, debido a que se elige una unidad de estudio para cada uno de ellos y se crean preguntas que corresponden a estos objetivos. Una vez definidas las preguntas, se inicia la selección del instrumento más adecuado para la correcta recogida de datos.

Posteriormente, se elabora el cuestionario y se aplica por medio de las entrevistas que se le realizará a una muestra seleccionada con anticipación que sean propiamente del campo al que se está investigando para obtener con plena seguridad, información relevante y acertada para el análisis de los datos y obtener los resultados más interesantes del trabajo.

Es importante destacar el gran aporte que menciona Hernández S.R. (2018), ya que indica que “la recolección y el análisis ocurren prácticamente en paralelo; además, el análisis no es completamente uniforme, ya que cada estudio requiere un esquema peculiar”. Este proceso para la investigación es de carácter fundamental, ya que dará las respuestas necesarias para las conclusiones de la investigación.

En el análisis cualitativo, la acción esencial consiste en que recibimos datos no estructurados, a los cuales nosotros les proporcionamos una estructura. Los datos son muy variados, pero en esencia recuerda que consisten en observaciones del investigador y narrativas de los participantes (Hernández S. R., 2018).

Fuentes de Información

Fuentes Primarias.

Las fuentes primarias utilizadas en esta investigación fueron artículos e informes sobre la situación del transporte marítimo para la importación de materia prima alimenticia, también, trabajos de investigación tipo tesis, para comprender el término de las fuentes primarias es importante mencionar lo que indica Hernández S.R. (2018):

En todas las áreas de conocimiento, las fuentes primarias más utilizadas para elaborar marcos teóricos son libros, artículos de revistas científicas y ponencias o trabajos presentados en congresos, simposios y eventos similares, entre otras razones porque son las que sistematizan en mayor medida la información, profundizan más en el tema que desarrollan, son examinadas y arbitradas por investigadores o profesionales experimentados (pares o colegas) y resultan altamente especializadas, además de que se puede tener acceso a ellas por internet.

Fuentes Secundarias.

Las fuentes secundarias utilizadas en esta investigación fueron noticias nacionales e internacionales, relacionadas con las estrategias logísticas y la situación actual que enfrenta el comercio a nivel global, el transporte marítimo; por medio de estas fuentes, se recopila información real basada en hechos reales que son un gran aporte para el trabajo de investigación.

Tabla 2. Cuadro de variables.

Objetivo	Categoría de Análisis	Subcategoría	Definición Conceptual	Instrumento	Ítem
<p>Identificar las consideraciones a tener en cuenta para la importación efectiva de la proteína de soya.</p>	<p>Proceso de Importación.</p>	Operación Comercial	<p>Según (Darleys Guerra, 2020) en este contexto, debemos destacar que la importación es la operación comercial que consiste en introducir al territorio aduanero productos procedentes del exterior cumpliendo con un control aduanero efectivo.</p>	<p>Cuestionario</p>	<p>De la pregunta 1 a la 4.</p>
		Introducir			
		Territorio Aduanero			
		Productos procedentes del exterior			
<p>Describir la operativa logística que se va a utilizar para la importación de proteína de soya desde México hacia Costa Rica.</p>	<p>Operativa Logística</p>	Consumidores finales	<p>(Gomez, 2018) Se define como la manipulación de bienes y servicios que requieren o producen las empresas o los consumidores finales, mediante las funciones de transporte, almacenaje y aprovisionamiento y/o distribución de mercancías.</p>	<p>Cuestionario</p>	<p>De la pregunta 5 a la 8.</p>
		Transporte			
		Almacenaje			
		Distribución de Mercancías			
<p>Establecer las posibles oportunidades de mejora que pueda tener el mercado de la proteína de soya para incentivar a los importadores de Costa Rica.</p>	<p>Oportunidades de Mejora</p>	Cambios incrementales	<p>La mejora continua está definida como “pequeños cambios incrementales en los procesos productivos o en las prácticas de trabajo que permiten mejorar algún indicador de rendimiento, según lo indica (Bocanegra, 2019).</p>	<p>Cuestionario</p>	<p>De la pregunta 9 a la 10.</p>
		Mejorar			

--	--	--	--	--	--

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS

Seguidamente, se presentarán los resultados de la investigación por medio de las entrevistas realizadas a personas conocedoras del tema estrategia logística para la importación de proteína de Soja, como materia prima desde México hacia Costa Rica. El presente capítulo

está dividido de la siguiente manera: en prima instancia se encuentra la tabla No. 3, en donde se derivan las categorías que emergieron de las unidades correspondientes a los tres objetivos específicos de la presente investigación.

Seguidamente, se encuentra una segunda parte, en donde se describe y analiza cada una de las categorías de interés. El análisis se recrea de acuerdo con lo investigado por fuentes de información y las derivadas de fuentes científicas. Por último, se realiza un apartado de interpretación de datos, con el fin de dar respuesta al problema de la investigación. Se presenta la Tabla 3 con las unidades y categorías de análisis.

Tabla 3. Unidades y categorías de análisis

Unidades	Categorías
1. Proceso de importación	<ol style="list-style-type: none"> 1. Operación comercial 2. Introducir 3. Territorio aduanero 4. Productos procedentes del exterior
2. Operativa Logística	<ol style="list-style-type: none"> 1. Consumidores finales 2. Transporte 3. Almacenaje 4. Distribución de mercancías
3. Oportunidades de Mejora	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cambios incrementales 2. Mejora

Nota: Elaboración propia, 2023.

Unidad de análisis 1: Proceso de Importación.

Esta primera unidad de análisis tiene como finalidad investigar sobre el conocimiento del proceso de importación en Costa Rica, comprender más a fondo los detalles que conforman el procedimiento. Esta unidad tan importante, consta de las siguientes categorías:

1. Operación comercial
2. Introducir
3. Territorio aduanero
4. Productos procedentes del exterior

Categoría 1: Operación Comercial.

Descripción: Se conformó la categoría uno de la primera unidad, en la cual se les preguntó a los entrevistados: ¿Cuál es el factor adecuado para determinar que la estrategia logística sea la más efectiva? Las respuestas fueron las siguientes:

- ✓ *El tiempo, por las cuestiones de la cadena de suministro (Entrevistado 1)*
- ✓ *Ambas son vitales, pero si no llega en el tiempo establecido se detiene la producción. (Entrevistado 2)*
- ✓ *El tiempo es esencial en la operación (Entrevistado 3)*
- ✓ *Al ser materia prima el tiempo debido a que se depende para la producción (Entrevistado 4)*
- ✓ *El tiempo es el factor principal (Entrevistado 5)*
- ✓ *Los dos son indispensables, pero en términos de materia prima el tiempo es primordial (Entrevistado 6)*
- ✓ *El factor clave para la cadena de suministro es el tiempo (Entrevistado 7)*

- ✓ *El tiempo, siempre se depende de el para la línea de producción (Entrevistado 8)*
- ✓ *En términos de materia prima el tiempo debe ser lo principal a considerar (Entrevistado 9)*
- ✓ *El tiempo asegura que una estrategia logística sea la adecuada (Entrevistado 10)*

Análisis.

Como se ha mencionado, el tiempo fue el factor adecuado para que la estrategia logística se considere efectiva, según opinión de los entrevistados, en cuanto a la importación de proteína de soya texturizada desde México hacia CR. Analizando la respuesta, se puede interpretar que el tiempo es indispensable porque de él depende el proceso de producción, al ser materia prima lo que se está importando es clave principal.

El tiempo por su naturaleza convierte al fenómeno en dinámico, y el papel no es dinámico. Pero sin visualizar el paso del tiempo no es posible tener un marco de referencia común. Al representar el paso del tiempo hay que distinguir dos conceptos que son diferentes: los hitos que se podrían asociar a instantes, y las fases o etapas que se pueden asociar al tiempo que pasa entre el hito de inicio y el hito de fin (Garcia-Sabater, 2020).

Interpretación de los Datos

Se define al tiempo como el factor adecuado y vital para determinar que la estrategia logística sea la más efectiva; si bien es cierto, el tiempo siempre va a tener un papel indispensable en todo tipo de operación, sin embargo, en este caso, la importación es de materia prima y de esta depende completamente la cadena de producción para llegar al

producto final y si no llega en el tiempo adecuado, se paraliza el proceso generando retrasos que podrían ocasionar hasta pérdidas monetarias.

Categoría 2: Introducir

Descripción: Se conformó la categoría dos de la unidad de análisis uno, en la cual se les consultó a los entrevistados sobre, ¿Cuáles son las etapas que conforman el proceso para introducir proteína de soya como materia prima en Costa Rica? Las respuestas fueron las siguientes:

- ✓ - *Coordinación de recolección en planta de proveedor. Verificación de equipo óptico para el manejo de grado alimenticio.*
 - *Proceso de ingreso a puerto y exportación en origen (trámite en Aduana que incluye la confección de un permiso especial para exportación por la regulación interna en México).*
 - *Tránsito internacional, que incluye transbordo.*
 - *Arribo a puerto y traslado a Estacionamiento Transitorio.*
 - *Documentación de la operación para realizar tránsito o importación.*
 - *Coordinación de transporte para la unidad.*
 - *Traslado a destino inmediato (bodegas o almacén fiscal).*
 - *Presentación de Declaración Aduanera de Importación o Internamiento.*
 - *Definición de revisión por parte de autoridad aduanera. Revisión si fuere necesario.*
 - *Ingreso y descarga en destino final.*
 - *Devolución de la unidad vacía a la naviera. (Entrevistado 1)*
-
- ✓ *La primera etapa sería la necesidad de la cliente plasmada en su orden de compra, protocolos de gestión de importación – exportación y costos, la segunda etapa sería la coordinación proveedor- agente logístico y finalmente la tercera etapa traslado y entrega al cliente. (Entrevistado 2)*

- ✓ *Negociación compraventa internacional, coordinar estrategia de envío, nacionalización y entrega final (Entrevistado 3)*
- ✓ *- Etapa 1: Definir términos de compra con proveedor*
-Etapa 2: Contratar transporte internacional
-Etapa 3: Proceso de importación en Costa Rica y entrega (Entrevistado 4)
- ✓ *Proceso de compra, coordinación de transporte, ingreso al país (Entrevistado 5)*
- ✓ *Primera etapa compra internacional, segunda etapa transporte internacional, tercera etapa importación, cuarta etapa distribución (Entrevistado 6)*
- ✓ *Frase 1 de negociación proveedor y comprador, fase 2 contratar un operador logístico para el manejo de la mercancía (exportación, transporte, importación, entrega al importador) y finalmente fase 3 distribución local para el cliente final. (Entrevistado 7)*
- ✓ *Proceso de compra con proveedor, transporte internacional, proceso de importación (Entrevistado 8)*
- ✓ *Compras internacionales, contrato con operador logístico para el transporte de la mercancía, nacionalización y entrega al cliente. (Entrevistado 9)*
- ✓ *Primera etapa: Negociar con proveedor términos de compra y venta internacional, segunda etapa: coordinar transporte y tercera y final etapa: Entrega final (Entrevistado 10)*

Análisis.

Según las respuestas que dieron los entrevistados el proceso de introducción de la mercancía en Costa Rica, consta de varias etapas principales, las cuales son necesarias para que la

importación se dé oportunamente. Entre ellas se destaca, la etapa inicial que sería la negociación internacional entre proveedor y comprador, en esta se definen los términos de compra y las partes de la estrategia logística que le corresponden a cada uno; en la segunda etapa la coordinación del transporte internacional y por la etapa final el proceso de entrega en destino final al cliente.

La función logística es (por definición de función) la agrupación de actividades relacionadas con la logística. Y debe tener en cuenta los elementos que forman parte de ella: Materiales a transportar (unidades de carga en sus soportes), información a gestionar (almacenar, comunicar) que genera órdenes, control del cumplimiento de las órdenes, equipos para transportar, lugares por dónde se transporta, equipos y lugares para almacenar, personas que gestionan equipos y lugares. (Garcia-Sabater, 2020)

Interpretación de los Datos

Si bien es cierto, el proceso de introducir mercancía en Costa Rica es extenso, considerando todos los pasos que lo conforman desde que se realiza la negociación internacional en el país de origen y se definen los términos de compraventa. Resumiendo, se puede determinar que consta de 3 etapas necesarias para que se pueda llevar a cabo de manera exitosa hasta llegar a la entrega final del producto.

Categoría 3: Territorio Aduanero.

Descripción: Se conformó la categoría tres, de la unidad d análisis uno, en la cual se les preguntó a los entrevistados: ¿Cuáles son los requisitos establecidos para importar la proteína de soya en territorio aduanero costarricense? Sus respuestas fueron las siguientes:

- ✓ *Desde el punto de vista no arancelario, el importador y el producto deben tener su registro sanitario vigente ante el Ministerio de Salud. De tal forma en la importación se debe tramitar el Permiso de Importación de Alimentos NT 0050 (Clasificación arancelaria 2106.10.00.00.00). (Entrevistado 1)*

- ✓ *Primeramente, verificar si se cuenta con certificado libre de venta por parte del exportador, segundo que la necesidad de la proteína de soya sea la adecuada para el cliente, tercera que se cumpla con los estatutos y protocolos ante las autoridades gubernamentales y aduaneras (Entrevistado 2)*

- ✓ *Para este tipo de mercancía por ser alimento, se le solicita al importador realizar nota técnica ante el Ministerio de Salud de Costa Rica la cual es la que regula la importación de productos alimentarios para consumo humano. (Entrevistado 3)*
- ✓ *Se necesitan los documentos comerciales para la importación (Factura, lista de empaque, conocimiento de embarque, pago de impuestos y adicional la proteína de soya lleva NT por ser producto alimenticio debe emitirse ante el Ministerio de Salud. (Entrevistado 4)*

- ✓ *Se debe tramitar nota técnica 0050 que es el permiso de importación para alimentos el producto debe estar registrado para que se pueda importar. (Entrevistado 5)*

- ✓ *La agencia aduanal debe contar con factura comercial, lista de empaque, conocimiento de embarque (BL,CP,AWB) según la modalidad de transporte que se utilizó, y para la importación de la proteína de soya en específico por ser un producto alimenticio se debe realizar el registro sanitario de alimentos ante el ministerio de salud para este es necesario (Certificado de Libre Venta (apostillado o consularizado), etiqueta original, traducciones en caso de ser emitidas en un idioma diferente al español, permiso Sanitario de Funcionamiento vigente con la actividad de almacenamiento, bodega, venta al por mayor, según su finalidad. (Entrevistado 6)*

- ✓ *Al agente aduanal seleccionado se le debe proporcionar la siguiente documentación: factura comercial, conocimiento de embarque, lista de empaque, certificado de origen en caso de aplicarse tratado libre de comercio, y contar con el registro sanitario para el importador y el producto (Entrevistado 7)*
- ✓ *Según las autoridades aduaneras de Costa Rica para importar proteína de soja (Producto alimenticio) es necesario tramitar el registro sanitario ante el Ministerio de Salud y aplicarle Nota Técnica requerida según su clasificación arancelaria (Entrevistado 8)*
- ✓ *Presentar documentos comerciales de la mercancía, el importador debe estar registrado en el RUT por medio del portal de ATV, verificar si se requieren notas técnicas según la clasificación del producto, (Entrevistado 9)*
- ✓ *Contar con el registro sanitario del Ministerio de Salud y emitir el permiso de importación de alimentos regulado en la clasificación del producto por ser alimenticio (Entrevistado 10)*

Análisis.

Según comentan los entrevistados, una vez que se defina que se va importar la mercancía en territorio costarricense, es necesario, además de contar con los documentos comerciales esenciales (factura, lista de empaque, conocimiento de embarque y certificado de origen en caso de aplicar), es importante considerar el requisito que solicita el Ministerio de Salud debido a que es un producto de consumo alimenticio el que se está importando; el producto lleva una nota técnica que es el permiso que regula la importación de los alimentos en el país.

Interpretación de los Datos

Es indispensable asegurarse de los requisitos que exige la ley para importar la proteína de soya, en territorio aduanero de Costa Rica; ya que para poder introducir el producto y que

todo esté en regla con lo que solicita el país, es necesario verificar antes el tipo de mercancía, propiedades, composiciones, usos del producto, porque no solamente es contar con los documentos comerciales y estar registrado como importador ante el país, sino que hay que asegurarse de que el producto tenga permisos especiales como, en este caso, lo requiere la soya por ser mercancía de consumo humano; requiere una nota técnica que complementa el proceso normal de importación; es un requisito para ingresarla a Costa Rica.

Categoría 4: Productos procedentes del exterior.

Descripción: Se conformó la categoría cuatro de la unidad de análisis uno, en la cual se les pregunta a los entrevistados sobre los beneficios de una buena estrategia logística para la importación de proteína de soya, como materia prima desde México hacia Costa Rica para los importadores. Las respuestas fueron las siguientes:

- ✓ *-Aseguramiento del abastecimiento en el ciclo productivo*
-Contar con materia prima de buena calidad
-Reducción de costos de producción (cercanía geográfica, oferta, posibilidad de disminuir los impuestos a la importación por la posibilidad de aplicar el Tratado de Libre Comercio) (Entrevistado 1)

- ✓ *Un beneficio notable es el ahorro de tiempo en la solicitud del producto, otro sería los costos de una buena gestión del proceso de exportación y por último y no menos importante la alta calidad del producto que se adquiere (Entrevistado 2)*

- ✓ *Adquirir el producto de mayor calidad a menor precio (Entrevistado 3)*

- ✓ *Precios más bajos y buena calidad de la materia prima (Entrevistado 4)*

- ✓ *Permite adquirir los productos que en su país no se producen o bien obteniendo un beneficio para los importadores y consumidores más baratos, mayor calidad (Entrevistado 5)*
- ✓ *Asegurar que el producto llegue en tiempo para la producción, contar con materia prima de alta calidad y a precios más económicos manteniendo el equilibrio de costos de producción vs ganancias para los importadores (Entrevistado 6)*
- ✓ *Aprovechar las necesidades de un sector en otro país y que pueden convertirse en una posibilidad de crecimiento para otros, ya que se adquieren productos de mejor calidad a bajos precios (Entrevistado 7)*
- ✓ *Una buena estrategia logística asegura que se tenga el producto en buenos tiempos, ahorrando costos y permitiendo que se de las alianzas comerciales que benefician tanto al país productor como al país consumidor. (Entrevistado 8)*
- ✓ *Obtener materia prima de alta calidad para la producción de excelentes productos y a buenos precios para los consumidores optimizando las ganancias de los importadores (Entrevistado 9)*
- ✓ *Beneficia a que se dé la negociación y compra internacional entre países, aprovechar los recursos del país productor y beneficiando a los importadores a tener materias primas de calidad para su producción (Entrevistado 10)*

Análisis.

Los entrevistados mencionan que los beneficios de plantear una buena estrategia logística para la importación de proteína de soya, genera muchas ventajas competitivas y no solo para los importadores, si no para todos en general, ya que fomenta las negociaciones y alianzas entre los dos países; ambos se necesitan y se debe aprovechar esas necesidades para hacer que la cadena de abastecimiento fluya y en esta cadena están involucradas todas las partes que son fundamentales; importar la proteína de soja como materia prima asegura que la calidad sea alta y a menores precios, creando un balance en el que se beneficia el país productor, el país importador y los consumidores finales.

Las importaciones contribuyen al crecimiento y al bienestar por varias vías, algunas de las cuales han adquirido especial trascendencia en los últimos tiempos. En primer lugar, por el lado del consumo, las importaciones suponen la posibilidad de acceder a productos más baratos o eficientes. Ello permite aumentar el bienestar de los consumidores. (Fanjul, 2018)

Interpretación de los Datos

Es de suma importancia recalcar el beneficio mutuo entre naciones cuando se aprovecha una ventaja competitiva de un país productor y uno consumidor, asegura la calidad y buenos precios de los productos beneficiando la cadena de suministro global, fomenta la alianza entre países; gracias a los productos del exterior como materia prima, permiten al país ampliar su capacidad productiva.

Unidad de Análisis 2: Operativa Logística

Esta segunda unidad de análisis tiene como finalidad conocer la operativa logística a considerar para el proceso de importación en Costa Rica, poder estudiar la opción más conveniente. Se derivaron las siguientes categorías por ser una unidad tan importante:

1. Consumidores finales
2. Transporte
3. Almacenaje
4. Distribución de mercancías

Categoría 1 Consumidores finales.

Descripción: Se conformó la categoría uno de la unidad d análisis dos, en la cual se les pregunta a los entrevistados: ¿Cuáles son los desafíos que presenta esta operativa logística en la actualidad para poder llegar hasta el consumidor final? Las respuestas fueron las siguientes:

- ✓ *En primera instancia es vital el atiemplamiento de la producción y entrega en origen, para garantizar el abastecimiento en tiempo. Posterior a ello se debe lidiar con los itinerarios de las navieras que están supeditados a factores externos como congestión portuaria, disponibilidad de equipos, condiciones climatológicas, entre otras. Los tiempos de despacho en Costa Rica también han aumentado producto de disposiciones administrativas y operativas en el manejo de las cargas a su arribo a puerto, que van de la mano con la disponibilidad de equipo por parte de los transportistas internos. (Entrevistado 1)*
- ✓ *El costo de demoras y falta de fletes combinados para disminuir costos. (Entrevistado 2)*
- ✓ *Las congestiones, sobresaturaciones en puertos, fronteras y aeropuertos, altos costos en fletes internacionales. (Entrevistado 3)*
- ✓ *Altos costos de fletes internacionales e inestables debido a fluctuación de tarifas, tiempos de tránsito muy extensos debido a congestiones portuarias (Entrevistado 4)*
- ✓ *Sobresaturación lo que causa indisponibilidad de espacios, crisis de contendores, (Entrevistado 5)*

- ✓ - *Aumento desmesurado del precio en los fletes, especialmente en las importaciones de importes bajos.*
- *La poca información por parte de las navieras de los retrasos en las posibles entregas.*
- *El incremento del tiempo de tránsito*
- *El colapso de los puertos de embarque. (Entrevistado 6)*

- ✓ *Alto riesgo en hurto, atraco, accidente, cierre de carreteras), costo variable (por combustible y peaje), capacidad de carga limitada, mayores tiempos de tránsito. (Entrevistado 7)*

- ✓ *Condiciones climatológicas, disponibilidad de equipos, transportistas, altos costos en fletes, demoras (Entrevistado 8)*

- ✓ *Atrasos en tiempos de tránsito, fletes internacionales excesivamente caros, falta de disponibilidad (Entrevistado 9)*

- ✓ *Costos de transporte internacional muy altos, retrasos en las rutas de tránsito (Entrevistado 10)*

Análisis.

Como se puede observar, los entrevistados mencionan que se pueden presentar varios desafíos en la operativa logística, a pesar de que todo se planea y coordina de la forma correcta, tratando de anticiparse a cualquier inconveniente que pueda ocurrir, siempre van a aparecer factores externos que no es posible controlar y es una realidad a la que se debe aprender a enfrentar; sin embargo, se le debe hacer frente y adaptarse a la situación actual.

El concepto de consumidor ha evolucionado respecto a su inicial interpretación que era de carácter finalista y restrictiva. Ello ha sido el

resultado de un proceso que se ha fraguado en el ámbito del derecho interno auspiciado por la normativa comunitaria y su concreción en los pronunciamientos emitidos por el TJUE, conduciendo a un concepto unitario de consumidor para todos los países integrantes de la U. (Lopez, 2022)

Interpretación de los Datos

La realidad a la que se enfrenta actualmente cualquier proceso logístico sea de exportación como de importación, además de tener desafíos comunes del mundo logístico en general, también, dependen completamente de factores externos y ajenos al control humano; y, es una actualidad con la que la logística debe aprender adaptarse, abordar lo que sí se puede resolver para que el proceso sea exitoso y enfrentarse a lo que no es posible solucionar.

Categoría 2: Transporte.

Descripción: Se conformó la categoría dos de la unidad d análisis dos, en la cual se les pregunta a los entrevistados: ¿Cuál medio de transporte internacional recomienda para la estrategia logística de proteína de soya desde México hacia Costa Rica? Y las respuestas fueron las siguientes:

- ✓ *El transporte marítimo debido a que el costo y el tiempo de tránsito son los óptimos, así mismo se minimiza la sobre manipulación de la carga. (Entrevistado 1)*
- ✓ *Marítimo es la opción más recomendable por costos y tiempo (Entrevistado 2)*
- ✓ *Medio de transporte marítimo, ofrece la ventaja de costos más competitivos y tiempos de tránsito considerables. (Entrevistado 3)*

- ✓ *Transporte marítimo ofrece tiempos efectivos, fletes más accesibles y amplia capacidad para transportar carga (Entrevistado 4)*

- ✓ *Considerando el tiempo y costos el más efectivo es el transporte marítimo (Entrevistado 5)*

- ✓ *Marítimo Es la que más se recomienda por costos y tiempo
Aéreo Altamente recomendable por tiempo, pero es muy alto el costo.
Terrestre Costos y tiempo muy altos (Entrevistado 6)*

- ✓ *Por la alta demanda y debido a que con la medida contenerizada se puede transportar grandes volúmenes de carga la opción más factible es el transporte marítimo, también porque el costo es más cómodo (Entrevistado 7)*

- ✓ *Dependiendo del nivel de urgencia de la carga si es por tiempo lo recomendable es vía aérea a pesar de que el costo sea más alto, si es por cantidad de carga, costo y tiempo la mejor opción es vía marítima (Entrevistado 8)*

- ✓ *Para ahorro de costos, buenos tiempos de tránsito, rutas de conveniencia y transportar en grandes cantidades la opción de transporte marítimo (Entrevistado 9)*

- ✓ *Debido a que lo que se quiere transportar es proteína de soya como materia prima que es necesaria para cubrir la demanda de producción los envíos siempre son de mayores volúmenes, por lo que se recomienda transportarlo vía marítimo, que asegura el cupo de la carga, los costos son más económicos y el tiempo es relativamente conveniente (Entrevistado 10)*

Análisis.

Según el criterio mencionado por los entrevistados, la opción que más se recomienda para transportar la proteína de soya como materia prima por los altos volúmenes que usualmente se requieren, debido a que se necesita para producir; el transporte marítimo es el que ofrece la opción más recomendable, ya que tiene la capacidad, los costos son más económicos y los tiempos de tránsito son convenientes.

La internacionalización necesita la planificación, gestión y optimización de la cadena logística internacional de sus productos. El transporte internacional de mercancías, como pieza clave de la logística, se convierte así en una de las áreas de actividad fundamental de la gestión empresarial. (Cánovas, 2018)

Interpretación de los Datos

La importancia de elegir un medio de transporte adecuado para el transporte de las mercancías debe ser un factor clave; pues de este depende que la estrategia logística sea efectiva y exitosa, la elección siempre va a depender de los requerimientos de la carga, se debe tomar en cuenta tiempos, costos, capacidad, volumen, frecuencia, disponibilidad son factores indispensables y realmente necesarios para tomar la mejor decisión.

Categoría 3: Almacenaje.

Descripción: Se conformó la categoría tres de la unidad de análisis dos en la cual se les pregunta a los entrevistados: ¿Por qué considera que el medio de transporte seleccionado en la pregunta anterior es el más efectivo para el almacenamiento de la carga en el proceso de importación de la proteína de soya? Sus respuestas fueron las siguientes:

- ✓ *Por la cantidad de volumen y desplazamiento por tonelada métrica y volumétrica. (Entrevistado 1)*
- ✓ *Para transportar grandes cantidades de carga la capacidad que tiene el transporte marítimo es la más adecuada (Entrevistado 2)*
- ✓ *Para el almacenaje de la mercancía en el trayecto hacia destino debido a la capacidad y el volumen de la mercancía es mejor el transporte marítimo (Entrevistado 3)*
- ✓ *Debido a la cantidad de mercancía a transportar y almacenar la opción marítima (Entrevistado 4)*
- ✓ *Por las dimensiones, pesos, volúmenes de mercancía (Entrevistado 5)*
- ✓ *La capacidad segura y espaciosa de almacenaje para la mercancía es la más adecuada para el tipo de carga (Entrevistado 6)*
- ✓ *El transporte marítimo es la opción mejor para almacenar y transportar la carga ya que tiene la capacidad de albergar grandes cantidades (Entrevistado 7)*
- ✓ *Por la capacidad de espacio para grandes volúmenes de mercancía (Entrevistado 8)*
- ✓ *Seguridad, comodidad, espacio (Entrevistado 9)*
- ✓ *Cuenta con disponibilidad de espacio para acomodar la carga en grandes volúmenes (Entrevistado 10)*

Análisis.

Como lo indica cada uno de los entrevistados, todos eligieron el transporte marítimo por razones de confiabilidad, por medio de este tipo de transporte es posible almacenar y transportar grandes cantidades de mercancía por su capacidad y la proteína de soja se transporta por cantidades mayores, debido a que es materia prima y debe cubrir la demanda de producción requerida por las empresas importadoras que la utilizan.

El almacenamiento no debe confundirse con el bodegaje o arrume de mercancías, más bien debe incluirse como aspectos claves de este, en las dos actividades. Sin lugar a duda existen varios aspectos que deben considerarse al momento de dedicarse a dicha. Al momento de hacer la gestión del almacenamiento. (Fram, 2020)

Interpretación de los Datos

La interpretación de almacenaje en esta categoría no se relaciona con el medio en el que lo resguardan cuando ya la mercancía llegue; sino que el almacenaje en el medio de transporte por el cual es trasladado y para este tipo de mercancía, el más adecuado es el transporte marítimo, debido a su alta demanda. Es el único que asegura su cupo para ser transportado sin inconvenientes, ya que este tiene mayores capacidades de almacenaje.

Categoría 4: Distribución de mercancías.

Descripción: Se conformó la categoría cuatro de la unidad de análisis dos, en la cual se les pregunta a los entrevistados sobre las ventajas para los importadores de contar con una buena estrategia logística para que la mercancía pueda distribuirse con éxito, después de la

importación de proteína de soya como materia prima desde México hacia Costa Rica. Los entrevistados dieron las siguientes respuestas:

- ✓ *-Asegurar que la materia prima llegue en los tiempos necesarios para abastecer la alta demanda de producción.*
-Lograr comprar materia prima de calidad a costos más accesibles
-Permitir la producción para la venta de productos finales a los consumidores locales
(Entrevistado 1)

- ✓ *Ofrecer a los clientes finales productos de buena calidad y a mejores costos*
(Entrevistado 2)

- ✓ *Tener una ventaja competitiva en el mercado al importar la materia prima de mejor calidad* *(Entrevistado 3)*

- ✓ *Reducción de costos y gastos para la producción, vender a precios competitivos para obtener buenas ganancias* *(Entrevistado 4)*

- ✓ *Sincronización de la demanda con los recursos logísticos, asegurando que los productos lleguen en tiempos efectivos para que los consumidores tengan sus productos finales.* *(Entrevistado 5)*

- ✓ *Brindar buenas condiciones tomando en consideración las cantidades a importar, el tiempo de llegada a destino y la capacidad monetaria de la empresa.*
(Entrevistado 6)

- ✓ *Si se realiza una buena estrategia logística se puede obtener el producto de buena calidad y a un costo menos elevado para lograr ser competitivo en el sector de alimentos saludables en Costa Rica.* *(Entrevistado 7)*

- ✓ *La obtención de materia prima de primera calidad a costos económicos para los importadores y consumidores finales (Entrevistado 8)*
- ✓ *Que los consumidores finales puedan tener productos de buena calidad, gracias a que se importa la mejor materia prima a bajos costos para asegurar los precios más competitivos para distribuirlos. (Entrevistado 9)*
- ✓ *Tener un balance entre costos y calidad (Entrevistado 10)*

Análisis.

Según lo mencionan los entrevistados, una buena estrategia logística asegura que los productos finales puedan ser distribuidos con éxito y eficiencia a los consumidores finales; que el proceso salga bien depende de este. Importar materia prima es beneficioso y es una ventaja para toda la cadena de suministro, desde el proveedor hasta los clientes finales.

En las ciudades, las operaciones logísticas y la distribución de mercancías son unas de las principales actividades para poder desarrollarse en un mundo lleno de competencia comercial ubicados en diferentes sectores de cada ciudad del planeta, la cual es llevada en diferentes escenarios urbanos donde existen variables llenas de capacidad para conducirla a la eficiencia de la cadena de suministro. (DÍAZ, 2018)

Interpretación de los Datos

Contar con una buena estrategia logística para la distribución de mercancías, específicamente, cuando es materia prima, es clave para el sector productor, ya que reduce el espacio de fabricación, el tiempo de producción y el stock; lo mismo pasa con la inversión en la logística de transporte y de almacenamiento de materias primas y productos, por eso es tan importante que la estrategia sea la adecuada.

Unidad de Análisis 3: Oportunidades de Mejora

Esta tercera unidad de análisis tiene como finalidad detectar, por medio de la investigación, las posibles oportunidades de mejorar el proceso ya existente, con la finalidad mejorar la estrategia y asegurar una operación exitosa y que se convierta en una versión mejorada. Se derivaron las siguientes categorías por ser una unidad bien importante:

1. Cambios incrementales
2. Mejora

Categoría 1: Cambios incrementales.

Descripción: Se conformó la categoría uno de la unidad de análisis tres, en la cual se les pregunta a los entrevistados: ¿Considera que la negociación internacional entre México y Costa Rica es recomendable para este tipo de mercancía? Sus respuestas fueron las siguientes:

- ✓ *Tras la negociación y firma de acuerdos comerciales entre México y Costa Rica se brinda la oportunidad al importador de la proteína de soya permitiéndole comercializar, y que acceda a los beneficios arancelarios que se han negociado en los tratados. Al presentar el certificado de origen en el momento en que el producto llega a su destino. (Entrevistado 1)*
- ✓ *Sí, porque, aunque sea un monto mínimo, bajo el Acuerdo Comercial se elimina la Ley 6946 de 1%, disminuyendo la tasa impositiva. (Entrevistado 2)*

- ✓ *Es factible porque por el punto estratégico de las dos naciones, en conjunto con sus tratados de libre comercio benefician a ambos países eliminando un porcentaje de las barreras arancelarias. (Entrevistado 3)*
- ✓ *Sí se recomienda por la razón de que el Tratado libre de Comercio entre Costa Rica y México disminuye brechas y mejoran condiciones para ser competitivos (Entrevistado 4)*
- ✓ *Les otorga beneficios tributarios y normativos a los importadores (Entrevistado 5)*
- ✓ *Reduce el porcentaje de impuestos para la importación del producto (Entrevistado 6)*
- ✓ *Permite que Costa Rica pueda acceder al mercado mexicano de la proteína de soya dándole a los importadores del país acceso a la competitividad con la eliminación de condiciones y barreras comerciales (Entrevistado 7)*
- ✓ *El TLC no solo da beneficios comerciales si no que dependiendo del tipo de producto beneficia a la economía, al reducir y en muchos casos eliminar las barreras arancelarias y no arancelarias al comercio. (Entrevistado 8)*
- ✓ *El tratado de libre comercio para este tipo de mercancía contribuye a mejorar la competitividad de las empresas (dado que es posible disponer de materia prima y maquinaria a menores costos) (Entrevistado 9)*
- ✓ *El acuerdo comercial permite acordar la concesión de preferencias arancelarias mutuas y la reducción de barreras no arancelarias al comercio de bienes y servicios, por lo que es de ventaja (Entrevistado 10)*

Análisis: Los entrevistados indicaron que el Tratado Libre de Comercio entre México y Costa Rica, es de gran beneficio para los importadores, si se aplica correctamente, genera

importantes reducciones y condiciones que benefician la importación de este tipo de mercancía; por eso, se puede considerar que la aplicación del TLC es recomendable y de gran ventaja para la importación.

Lo importante es comprender que la innovación no es un concepto aislado, sino que está asociada a un proceso innovador y que este, está relacionado con múltiples conceptos que le dan la dinámica productiva y social a una organización para el crecimiento y desarrollo sostenible del mundo globalizado de hoy. (Mella, 2018)

Interpretación de los Datos

Los cambios radicales dependen de su enfoque y pueden ser de gran beneficio para cualquier parte fundamental a la que se le quiera aplicar. Como se puede interpretar en esta categoría de análisis, el Tratado Libre de Comercio le da un gran aporte y cambios positivos a la importación de este tipo de mercancía; otorga beneficios que favorecen de forma positiva a las partes involucradas, por eso, es de gran importancia y valor saber aplicarlo.

Categoría 2: Mejora

Descripción: Se conformó la categoría dos de la unidad de análisis tres, en la cual se les consulta a los entrevistados: ¿Cuáles oportunidades de mejora considera oportunas para el proceso logístico de importación de proteína de soya desde México hacia Costa Rica? Los entrevistados dieron las siguientes respuestas:

- ✓ *Ubicar con una tarifa similar, líneas que realicen los viajes con mayor frecuencia de salida o que tengan un menor tiempo de tránsito y en Costa Rica asegurar la*

operación de entrega con transportistas que asignen con mayor prioridad las unidades para traslado. (Entrevistado 1)

- ✓ *Tiempos de respuesta en aprobaciones de permiso y registros sanitarios más eficaces y rápidos, más automatización y sistematización de los tramites requeridos para la importación, mejores costos en la compra de los productos para que los importadores tengan mayor liquidez. (Entrevistado 2)*
- ✓ *Una oportunidad de mejora que pudiera impactar en el precio sería un contrato a mediano o largo plazo con precio preferencial y ajustado al cliente para mitigar las fluctuaciones de tarifas. (Entrevistado 3)*
- ✓ *Mantener precios en tarifas de flete, contar con rutas y salidas directas para asegurar que la mercancía llegue en los tiempos necesarios (Entrevistado 4)*
- ✓ *Mejorar el servicio de las navieras, evitando la sobreventa para otorgar mayor disponibilidad de espacios, mantener los precios estables para no golpear de forma repentina, crear planes para minimizar las congestiones y evitar retrasos en los tiempos de tránsito. (Entrevistado 5)*
- ✓ *Asegurar la disponibilidad de espacios por medio de reservas anticipadas, negociar precios de fletes. (Entrevistado 6)*
- ✓ *Planificar y anticiparse a cualquier imprevisto que pueda surgir en la coordinación para actuar de manera rápida en la solución, buscar la forma de negociar buenas tarifas para reducir costos (Entrevista 7)*
- ✓ *Buscar rutas convenientes, con buenos tiempos evitar que tengas muchas conexiones en puertos congestionados para evitar que no se retrasen más de lo estimado (Entrevistado 8)*

- ✓ *Mejores costos de compra, reducción de precios en fletes, tiempos efectivos de tránsito (Entrevistado 9)*

- ✓ *Fletes más económicos, rutas directas con el menor tiempo de tránsito, mejores negociaciones con proveedores, mejor servicio de las líneas navieras, agentes aduanales y los involucrados para asegurar que el proceso sea efectivo. (Entrevistado 10)*

Análisis.

Según comentado por los entrevistados, existen varias oportunidades de mejora que ayudarían a que el proceso fuera más efectivo y exitoso. Garantizar que todo sea de la mejor forma, asegura que la estrategia logística siga fluyendo y aportando un valor agregado el cual beneficie a los importadores; esto podría lograrse buscando que los tiempos de tránsito sean más cortos con rutas directas, obtener buenos precios en fletes con una buena habilidad de negociación, agilizar los trámites que se requieren trabajándolos con tiempo y teniendo reservas anticipadas para asegurar disponibilidad de espacios.

El concepto de mejora continua hace referencia a una filosofía de negocio cuyo origen es japonés, misma que impone disciplina y una dirección de cambio empresarial aplicada a cada proceso de la organización, con el fin de fomentar ventajas competitivas basadas en la perfección de la calidad o calidad total. La mejora continua no solo pretende lograr procesos productivos de calidad, sino que se puede lograr calidad en la gestión estratégica, operativa y procesos administrativos. (Barreras, 2022)

Interpretación de los Datos

La importancia de mejorar los procesos ya existentes o, en este caso, mejorar la estrategia logística con la que usualmente se trabaja, es permitir que se pueda optimizar, con el fin de

otorgar un servicio de calidad, logrando una mayor satisfacción en las partes involucradas que dependen de que el proceso se realice con la eficiencia que se requiere. Esta debe ser un pilar fundamental para trabajar y para mejorar siempre, aunque se crea que ya está bien.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones.

- Se pudo determinar que para la operación comercial de la proteína de soya existen factores de gran importancia, que se deben tomar en cuenta en el momento que se desee iniciar la coordinación, el tiempo y costo son los más fundamentales; sin embargo, finalmente se concluyó que el tiempo es elemento vital y realmente

necesario, ya que del tiempo depende completamente la fluidez y efectividad de la operación comercial.

- Se lograron identificar las etapas principales que conforman el proceso de introducción de la proteína de soya desde México hacia Costa Rica, las cuales juegan un papel indispensable para que este proceso sea exitoso, destacando desde su coordinación en el país de origen hasta llegar a su destino final.
- Se destacaron los requisitos establecidos para importar la proteína de soya en territorio aduanero costarricense, resaltando que estos son obligatorios y exigidos por la autoridad aduanera para que se pueda importar en el país; como la soya es un producto alimenticio que, específicamente, requiere de permisos especiales para los importadores y de la mercancía, la cual requiere una nota técnica con aprobación.
- Según esta investigación, se destaca que los beneficios de una buena estrategia logística para la importación de proteína de soya como materia prima desde México hacia Costa Rica, es un gran aporte para los importadores, ya que gracias a esta estrategia se logra conseguir materia prima de mayor calidad para los procesos de producción, a costos más económicos; esto permite que debido a la negociación y comercialización entre ambos países, los mismos se beneficien tanto comercial como económicamente, gracias al intercambio de bienes y servicios.
- Se mencionaron los desafíos que presenta esta operativa logística en la actualidad para poder llegar hasta el consumidor final y determinar el impacto que genera este

negocio comercial en las partes involucradas, según una exitosa estrategia logística, como reducir el alto impacto en los costos de fletes internacionales que cada día aumentan y golpean directamente a la economía; que permita agilizar la tramitología y mejorar la posibilidad de tener el producto en los tiempos que son necesarios, evitando retrasos en el trasiego de productos y su venta.

- Se estableció el medio de transporte más adecuado, después de un análisis previo, tomando en consideración los puntos más importantes, requerimientos del tipo de mercancía, costos, tiempo, capacidad, preferencia, seguridad y se concluyó que el transporte marítimo es el más adecuado para el transporte internacional.
- Se concluyó que el medio de transporte marítimo es el más efectivo para el almacenamiento de la mercancía, debido a que el producto es transportado como materia prima y se requiere grandes volúmenes de este producto, y estas embarcaciones de transporte marítimo poseen gran capacidad de volumen y se adecuan mejor al transporte de gran peso de forma contenerizada.
- Se logró identificar que existen ventajas significativas para los importadores que cuentan con una buena estrategia logística para que la mercancía pueda distribuirse con éxito, después de la importación de proteína de soya como materia prima desde México hacia Costa Rica; algunas de estas ventajas permiten que la materia prima llegue en los tiempos necesarios para abastecer la alta demanda de producción; es importante tener productos de buena calidad a bajos costos y obtener una ventaja competitiva en el mercado gracias a la importación de la materia prima.

- Se determinó que la negociación internacional entre México y Costa Rica es recomendable para este tipo de mercancía, gracias al tratado libre de comercio que le permite y brinda ventajas competitivas a los importadores, por medio de reducciones arancelarias y beneficios para poder importar, producir y comercializar el producto.
- Se establecieron las oportunidades de mejora para el proceso logístico de la proteína de soya desde México hacia Costa Rica, entre las cuales se destacan reducción de costos en fletes internacionales, alternativas de mejores rutas que aseguren menos tiempo de tránsito, aseguramiento de disponibilidad de espacio para salidas desde el origen, reducción de los tiempos de respuesta en aprobaciones de permisos, registros sanitarios más eficaces y rápidos, más automatización y sistematización de los trámites requeridos para la importación.
- Finalmente, se concluye que la importancia de contar con una buena estrategia logística para importar el producto, es de vital importancia para todos los involucrados en la cadena de suministro, identificando las oportunidades de mejora que esta pueda tener para asegurar que el producto llegue en las condiciones necesarias y en los tiempos requeridos para que cumpla con la entrega en su destino final de manera exitosa y eficiente.

Recomendaciones.

- Se recomienda a los proveedores de la proteína de soya, saber tratar y negociar con sus clientes compradores; estar anuentes a escuchar propuestas, reducir sus costos en cuanto sea posible, ofrecer un mejor servicio al cliente, otorgar financiamientos, siempre con la finalidad de establecer y mantener relaciones comerciales en la que ambas partes se beneficien, con el fin de que se siga dando la comercialización.

- Se recomienda a los compradores de la proteína de soya, seleccionar muy bien a sus proveedores, ya que este es un proceso que debe responder a estándares de calidad; siempre es importante una evaluación inicial que identifique los mejores productos y precios, pero también, a los proveedores que se adapten mejor a lo que se requiere; considerar aspectos fundamentales como la capacidad de respuesta que obtengan, el nivel de atención al cliente, grado de experiencia, opinión de otros clientes, certificaciones de calidad.
- Se recomienda a las empresas de transporte internacional, la puntualidad, ya que es una garantía de calidad y de confianza puesto que los clientes desean que su envío llegue al destino deseado en los tiempos solicitados, también, hacer uso de las redes digitales, pues la tecnología ha revolucionado de manera constructiva en los distintos sectores del mercado e integrar las herramientas tecnológicas también ayuda a modernizar la gestión del transporte para ofrecer un servicio más eficaz y para mejorar la experiencia del personal que trabaja, día a día, con las embarcaciones; otro factor importante que deben tener en cuenta, es contar con medios de transporte seguros y actualizados.
- Se recomienda al Ministerio de Salud promover tiempos de respuesta eficientes y expeditos para la aprobación de permisos y registros sanitarios, automatización y sistematización de estos trámites, con el fin de agilizar el proceso para los importadores.
- Se recomienda a las autoridades aduaneras, agilizar los trámites de importación requeridos para la nacionalización de las cargas provenientes del exterior, mejorar los tiempos de respuesta, digitalizar mejor los procesos, asignación de funcionarios en tiempos prudenciales; esto ayuda a hacer más efectivo y eficiente el proceso de importación.

- Se recomienda a los importadores de proteína de soya, asegurarse de contratar servicios con personas adecuadas, ya que, para una importación exitosa, los importadores deben contratar a un agente de carga calificado y con experiencia, tanto en el caso de un agente de carga como del equipo comercial; deben contar con personas de excelente reputación y calificadas a bordo, es inmensamente importante.

CAPÍTULO VI: PROPUESTA

La importancia de dar una propuesta basada en el análisis exhaustivo realizado para la investigación es poder proponer medidas de cambio que puedan ser tomadas en cuenta para mejorar; en términos generales, es poder identificar causas que provocan debilidades en alguna parte del proceso, con el fin de presentar acciones de mejora continua.

La prescripción de la mejora continua hasta alcanzar el nivel de excelencia como señala la Constitución requiere acciones sustentadas en la información y el conocimiento de los procesos y de las condiciones del trabajo, entre otras las condiciones sin las cuales la mejora y la excelencia no pueden realizarse ni alcanzarse efectivamente. (Francisco Miranda López, 2020)

La estrategia logística para la importación de proteína de soya texturizada como materia prima desde México hacia Costa Rica, es de gran aporte para los importadores de Costa Rica, por lo que por medio de la investigación se lograron detectar puntos que podrían ser mejorados de forma muy beneficiosa para el proceso y todas las partes involucradas en él. Es importante destacar que, aunque se considere que las estrategias y procesos sean considerados buenos y/o funcionales, no significa que existan aportes que podrían dar mayores ventajas que permitan que la operativa no sea solo buena, sino excelente y esa es la finalidad de crear una propuesta.

Debido a que en el avance de la investigación, la modalidad de transporte más selecta que predominó fue la marítima, esta estrategia logística se basará en esa idea, proponiendo una ruta específica, con el fin de definir por medio de un análisis comparativo, la opción más recomendable verificando rutas, precios en fletes, tiempos de tránsito, situación en puertos de zarpe y arribo para beneficio de la operativa logística, cuya finalidad es poder asegurar un mejor servicio efectivo, exitoso, seguro y cómodo para los importadores.

Objetivos.

Objetivo general.

Proponer una estrategia logística establecida para la importación de la proteína de soya desde México hacia Costa Rica.

Objetivos específicos:

- Diseñar un comparativo sobre el precio de los fletes, entre la ruta saliendo por el Puerto de Manzanillo entre el Puerto de Veracruz, ruta y tiempos de tránsito y situaciones en puertos de zarpe y arribo con la finalidad de demostrar la opción más recomendable.

- Elegir la mejor ruta para la estrategia logística basado en el resultado del comparativo.

Propuesta.

Esta propuesta se basa en una estrategia logística enfocada directamente en la modalidad de transporte marítimo internacional para la importación de proteína de soya texturizada como materia prima desde México hacia Costa Rica; en ella se les propondrá a los importadores una opción que beneficie el proceso de importación, considerando los requerimientos que tiene el tipo de mercancía, factores importantes que se deben considerar, tales como el tiempo y costo; la idea principal es que por medio de esta propuesta se pueda visualizar la opción más factible.

Demostrar con un análisis comparativo entre los dos puertos mexicanos de zarpe, Manzanillo y Veracruz para la estrategia logística es de vital relevancia, ya que por medio de este se podrá demostrar cuál es la mejor opción, con el fin de optimizar tiempos y costos, a pesar de que el objetivo principal es proponer la estrategia logística y dirigirla a que la ruta sea el Puerto de Veracruz; sin embargo, demostrar este análisis es importante para que se pueda entender la razón de la elección.

Actualmente, la situación en el Puerto de Manzanillo México es compleja; es uno de los puertos más utilizados del país y también, es uno de los puertos más saturados y congestionados; incluso, es importante resaltar que su infraestructura ha quedado debajo de la capacidad que puede soportar el puerto para la cantidad de movimiento que tiene. La infraestructura logística de un puerto comercial de esta magnitud, es su recurso principal.

Los puertos tienen la conexión entre distintos modos de transporte, realizan los procesos de la carga y descarga de mercancía, así como las diferentes actividades operativas inherentes a la actividad portuaria como el almacenamiento, la distribución y el transporte al interior del país. En este sentido, la infraestructura logística juega un papel preponderante para el desarrollo de la actividad económica a nivel municipal, estatal e inclusive nacional.

En cuanto al Puerto de Veracruz, su principal ventaja es que ha tenido una gran inversión en infraestructura; el puerto conecta fácilmente varios estados del centro y sur del país a través del ferrocarril y carreteras que dan un excelente acceso de mercancías al puerto. También, debido a su ubicación geográfica, permite el comercio con los países del resto de América, Europa y África.

El Puerto de Manzanillo cuenta con una ruta de aproximadamente 17 días de tránsito, hasta el Puerto de Caldera Costa Rica, pasando por el puerto de transbordo Balboa Panamá, que actualmente es un puerto que, también, es bastante significativo y transitado, arriesgando la efectividad en la ruta, ya que existe la incertidumbre de tener retrasos en este otro puerto. Lo más recomendable para la estrategia logística, es contar con una ruta directa y segura con la menor cantidad de tiempo como la ofrece el Puerto de Veracruz.

En cuanto a los costos de flete se hace un comparativo de las dos opciones, tomando como referencia la naviera Sealand desde su página web en línea para sacar las tarifas de fletes para las dos rutas y se puede evidenciar que la diferencia es muy mínima entre ambas opciones; sin embargo, es importante destacar, también, las situaciones actuales en los puertos de arribo al destino, ya que también de ese factor depende la elección.

Figura 28.

Tarifa de flete marítimo internacional en línea desde la plataforma de la naviera Sealand para la ruta, saliendo por el Puerto de Manzanillo México, arribando en el Puerto de Caldera Costa Rica.

Sealand Spot Rate
[Terms & Conditions](#)

- Fixed price at booking
- Loading guarantee
- Changes and cancellations possible for a fee

Rollable [More details](#)

Opt-in to Rollable and get USD 30 if your shipment gets rolled
Select the Rollable option on the review page and get automatic compensation. Your shipment may be rolled, but only once.

DEPARTURE **TRANSIT TIME** **ARRIVAL**

MANZANILLO (COLIMA), MEXICO
09 JUL 2023 08:00

17 days

PUERTO CALDERA, COSTA RICA
26 JUL 2023 11:00

VESSEL/VOYAGE : MAERSK NORTHWOOD(3265)

TOTAL PRICE (Ocean + Surcharges) **USD 1,369.00**

[BOOK](#)

If you proceed to book, you will be redirected to the booking journey. Any changes made to the search criteria may result in a price recalculation.

[Hide price & schedule breakdown](#)

VESSEL SCHEDULE INFORMATION

SSA Mexico
09 JUL 2023 - 08:00 (Departure)

VESSEL INFORMATION

VESSEL/VOYAGE	IMO	Flag
MAERSK NORTHWOOD 3265	NA	NA

DEADLINES

CY	SI Non-AMS
09 JUL 2023 12:00	06 JUL 2023 01:00

SI AMS	VGM
NA	06 JUL 2023 01:00

Puerto Caldera
26 JUL 2023 - 11:00 (Arrival)

PRICE BREAKDOWN

FREIGHT CHARGES

Environmental Fuel Fee	USD 124.00
40 Dry Standard x 1 (USD 124.00)	
Basic Ocean Freight	USD 655.00
40 Dry Standard x 1 (USD 655.00)	

ORIGIN CHARGES

Documentation Fee Origin	USD 70.00
Equipment Handling Export	USD 30.00
40 Dry Standard x 1 (USD 30.00)	

DESTINATION CHARGES

Documentation fee - Destination	USD 60.00
Container Protect Essential	USD 30.00
40 Dry Standard x 1 (USD 30.00)	
Terminal Handling Service - Destination	USD 400.00
40 Dry Standard x 1 (USD 400.00)	

TOTAL PRICE **USD 1,369.00**

Please refer to your [Sealand Spot DnD free time and per diem here](#).
You will also find [the latest information regarding spot fees here](#).

Nota: Elaboración propia.

Figura 29.

Tarifa de flete marítimo internacional en línea desde la plataforma de la naviera Sealand para la ruta, saliendo por el Puerto de Veracruz México, arribando en el Puerto de Limón Costa Rica.

Sealand Spot Rate
[Terms & Conditions](#)

- Fixed price at booking
- Loading guarantee
- Changes and cancellations possible for a fee

Rollable [More details](#)

Opt-in to Rollable and get USD 30 if your shipment gets rolled
Select the Rollable option on the review page and get automatic compensation. Your shipment may be rolled, but only once.

DEPARTURE **TRANSIT TIME** **ARRIVAL**

VERACRUZ (VERACRUZ LLAVE), MEXICO
14 JUL 2023 06:00

6 days

PUERTO MOIN, COSTA RICA
20 JUL 2023 16:00

VESSEL/VOYAGE : AS PETRONIA(328N)

TOTAL PRICE (Ocean + Surcharges) **USD 1,470.00**

[BOOK](#)

If you proceed to book, you will be redirected to the booking journey. Any changes made to the search criteria may result in a price recalculation.

[Hide price & schedule breakdown](#)

VESSEL SCHEDULE INFORMATION

New ICAVE Terminal Veracruz
14 JUL 2023 - 06:00 (Departure)

VESSEL INFORMATION

VESSEL/VOYAGE	IMO	Flag
AS PETRONIA 328N	9286786	PT

DEADLINES

CY	SI Non-AMS
NA	10 JUL 2023

PRICE BREAKDOWN

FREIGHT CHARGES

Environmental Fuel Fee	USD 124.00
40 Dry Standard x 1 (USD 124.00)	
Basic Ocean Freight	USD 726.00
40 Dry Standard x 1 (USD 726.00)	

ORIGIN CHARGES

Documentation Fee Origin	USD 70.00
Equipment Handling Export	USD 30.00
40 Dry Standard x 1 (USD 30.00)	

Elaboración propia.

Como se puede evidenciar la diferencia de precios entre una ruta y la otra, es únicamente de \$101 en cuestión de flete; la tarifa arriba de esos cien dólares es la de Veracruz a Puerto Limón por un monto de \$1470 y la de la ruta de Manzanillo a Puerto Caldera, por un costo de \$1369; realmente, en temas de costos ambas opciones son viables y si esa fuera la razón por la que el importador necesita tomar la decisión de proceder con la operativa logística por esa ruta, perfectamente puede elegir las dos y considerar cuál puerto es el más cercano por temas de comodidad y distancia.

Otro punto realmente necesario e indispensable para considerar, es la situación actual de los puertos de arribo; en el país de destino, el Puerto de Caldera es realmente el más congestionado en comparación con el Puerto de Limón, por lo que esto debe ser un factor a tomar en cuenta para efectos de la importación de la proteína de soya.

EL Puerto Caldera ya alcanzó niveles de saturación en un alto porcentaje consecuencias de la falta de acciones de los Gobiernos anteriores, por lo que existen necesidades inmediatas que deben ser atendidas de manera urgente, que no pueden esperar el vencimiento del contrato actual y la adjudicación de la nueva concesión. Después de la crisis de la pandemia del Covid-19 y el hackeo del sistema TICA del Ministerio de Hacienda, se implementó una nueva medida para evitar la sobresaturación del puerto, trasladando los contenedores de puerto hacia estacionamientos transitorios en tiempos aproximados de una semana, después

del arribo del vapor lo que genera grandes retrasos para las cargas que urgen y van con los tiempos exactos.

Por otro lado, el Puerto de Limón cuenta con mejor tecnología, sistematización y los procesos de importación son más eficientes; el puerto es adecuado para una gran capacidad de contenedores, los procesos son más optimizados y eficientes por lo que se puede destacar que la opción más recomendable para temas de importación es el Puerto de Limón con su gran modalidad de automatización que asegurará el mejor servicio en Costa Rica.

Finalmente, como se pudo evidenciar en cada uno de los puntos expresados y que se explicaron detalladamente para cada ruta se puede definir que estos son la clave para que se proponga la ruta Veracruz, México hacia Puerto Limón considerando que es la opción más recomendable por todas las razones indicadas anteriormente

Bibliografía

- Accoroni C, D. E. (2022). CARACTERIZACIÓN DE TEXTURIZADOS DE SOJA PRODUCIDOS POR PLANTAS PROCESADORAS ARGENTINAS. Argentina .
- Accoroni, I. C. (2015). MODELADO MATEMÁTICO DEL PROCESO DE PRODUCCIÓN DE CONCENTRADOS PROTEICOS DE SOJA .
- Acuña Ortega, V. H., & D'Alolio Sánchez, I. (2021). La investigación histórica en Costa Rica en perspectiva centroamericana (1970-2018). . *Cuadernos Inter.c.a.mbio sobre Centroamérica y el Caribe*. , 18.
- Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo (USAID). (2009). *Guía Aduanera de Costa Rica*. Obtenido de https://www.hacienda.go.cr/docs/5224c2cfb7c51_GUIAADUANERADECOSTARICA.pdf
- Aguirre, A., & Redondo, L. (2020). *Las Infracciones Aduaneras, (Administrativas, Tributarias Aduaneras Y Penales); Un Análisis Jurisprudencial Y Su Aplicación Efectiva A La Luz De La Lga, Cauca Iv Y Recauca: Propuesta De Interpretación Y Reforma*. Obtenido de

<https://www.hacienda.go.cr/Sidovih/uploads/Archivos/Tesis/TFIA%20Maestr%C3%ADa%20Andrea%20Aguirre%20y%20Linzey%20Redondo.pdf>

- Alejandra Carrau, L. G. (Noviembre de 2020). Análisis de la logística de exportación del grano de soja - FOB Nueva Palmira. Montevideo , Paraguay.
- Alfaro, D. C. (Agosto de 2018). Diseño de un plan de acción para mejorar la eficiencia en los Procesos de Importación y Exportación de la empresa. Heredia : Costa Rica .
- Araya Venegas Kimberly, G. C. (2021). Análisis del sistema logístico utilizado en el control del inventario para los productos indirectos en la empresa Moog durante el periodo setiembre 2019 a setiembre 2021, con el fin de realizar una propuesta de mejora. Alajuela , Costa Rica .
- Arguello, D. K. (Junio de 2021). Impacto en el transporte marítimo de China y Estados Unidos, conyuntura de Colombia en el Comercio Internacional . Bogotá , Colombia .
- Balbuena., G. A. (29 de Octubre de 2021). Plan de Negocio para la explotación del cultivo de soja y maíz en el sur de Buenos Aires . Buenos Aires , Argentina.
- Bargues, G. (2022). Soja texturizada: qué es, beneficios y usos en la cocina. *Bon Viveur* , s.p.
- Barreras, I. Z. (2022). La mejora continua: Elemento de competitividad empresarial. *Revista Electrónica sobre Cuerpos Académicos y Grupos de Investigación*, 17.
- Bastidas, L. V. (2021). *Logística Integral y satisfacción del Cliente de los Servicios Lógicos en Guayaquil*. Guayaquil.
- Beltrán, C. M. (2022). *Análisis de cuellos de botella en el ciclo administrativo para los pacientes ambulatorios del hospital LaCardio*. Bogotá, Colombia .
- Beraun, V. (2017). *La Difusión De La Ley De Propiedad Intelectual Y Su Eficacia En Huanco*. Obtenido de <http://repositorio.udh.edu.pe/bitstream/handle/123456789/650/INFORME%20DE%20TESIS%20%28JUAN%20DE%20DIOS%20BERAUN%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Betancur, L. C. (Agosto de 2019). Costos y procedimientos logísticos en el departamento de importaciones de. Heredia , Costa Rica .
- Bocanegra, V. P. (2019). *IDENTIFICACIÓN DE OPORTUNIDADES DE MEJORA EN EL PROCESO DE DECISIÓN DE UN ORGANISMO EVALUADOR DE LA CONFORMIDAD MEDIANTE EL MÉTODO DE DECISIÓN MULTICRITERIO (AHP)*. BOGOTA D.C.: FUNDACIÓN UNIVERSIDAD DE AMERICA.
- Bohorquez, R. (2016). *Nivel De Control Y La Prevención Del Delito De Falsificación De Marcas De Prendas De Vestir En El Centro Comercial Gamarra La Victoria - Perú*. Obtenido de <http://repositorio.uwiener.edu.pe/bitstream/handle/123456789/1629/MAESTRO%20-%20Bohorquez%20Flores%2C%20%20Richar%20Ivan.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Burgo, G. P. (2018). Políticas comerciales en el marco del comercio internacional. *Revista Espacios* , 12.

- Cairo, L. (Mayo de 2016). Propuesta de internacionalización de la empresa SOJAR S.A . Pellegrini, Argentina.
- Camino, K. (2016). *La Protección De La Identidad Del Negocio: Entre Marcas Y Nombres Comerciales*. Obtenido de https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/2532/DER_065.pdf?sequence=1&isAllo wed=y
- Campo Elías López-Rodríguez, S. D.-R. (2019). *El transporte de carga terrestre en el comercio internacional. Análisis comparativo entre Bogotá, Colombia y Santa Cruz de la Sierra, Bolivia*. Bogotá, Colombia : Universidad ECC.
- Cánovas, A. C. (2018). *Transporte Internacional de Mercancías* . Madrid : Global Marketing Strategies .
- Carrasquilla, A., & Chacón, A. (2019). *Patente de invención, procedimientos para inscribir una patente en Costa Rica*. Obtenido de https://revistas.tec.ac.cr/index.php/tec_marcha/article/download/4227/3913/11945
- CEVI PYME. (2018). *Que es una patente*. Obtenido de https://www.oepm.es/export/sites/oepm/comun/documentos_relacionados/Publicaciones/Folleto/2018_04_26_Folleto_Que_es_una_patente.pdf
- Chaves1, D. C. (11 de Julio de 2017). DELIMITACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE PROBLEMAS. San Pedro, San José , Costa Rica .
- CHICAIZA, T. (Marzo de 2008). PRODUCCCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE PRODUCTOS DE SOYA . *TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE INGENIERIA EN GERENCIA Y LIDERAZGO*. Quito, Ecuador .
- CMIC. (2022). *Sistema Portuario Mexicano* . Mexico .
- COMEX. (2021). Análisis Ambiental y Social (AAS) y Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) Puesto Fronterizo Peñas Blancas. *Programa de Integración Fronteriza CR-LI066 CONTRATO DE PRÉSTAMO BID 3488/OC-CR, 10*.
- Cordero, M. (2019). *Relaciones Comerciales entre Centroamerica y México* .
- CRECEX. (2019). *Puerto Caldera es el puerto marítimo costarricense más grande e importante para usos comerciales en la costa del Océano Pacífico de Costa Rica*. Costa Rica .
- CRECEX. (2020). Cámara pide «intervención urgente» de Alvarado para restablecer comercio en frontera. *Camara de Comercio Exterior* , s.p.
- Darleys Guerra, G. T. (2020). *La importación en la República de Panamá*. SEMILLA CIENTÍFICA.
- Dawe, A. (2018). *Menos es más. reducir la producción y consumo de carne y lácteos para una vida y planeta más saludable*. Amsterdam: Greenpeace Internacional.
- DÍAZ, H. A. (2018). *STRATEGIAS LOGISTICAS PARA LA MEJORA DEL PROCESO DE DISTRIBUCION DE MERCANCIAS DE LOS PRINCIPALES SUPERMERCADOS DE*

CADENA UBICADOS EN LOS BARRIOS VILLA COUNTRY Y PRADO DE LA CIUDAD DE BARRANQUILLA. ARRANQUILLA: UNIVERSIDAD DE LA COSTA – CUC .

- Dirección de Comunicaciones y Relaciones Públicas. (2018). *La Denuncia en materia penal*. Obtenido de http://www.csj.gob.sv/Comunicaciones/2018/08_AGOSTO/COMUNICADOS/Justicia%20de%20Cerca%2024-2018%20del%2008.08.18%20denuncia%20penal%20con%20visto%20bueno.pdf
- Durán, N. (2017). “*DIAGNÓSTICO DE LA ACTUAL SITUACIÓN DE LAS MEDIDAS EN FRONTERA COMO MEDIDAS CAUTELARES ADMINISTRATIVAS CONTENIDAS EN LA LEY DE PROCEDIMIENTOS DE OBSERVANCIA DE LOS DERECHOS DE PROPIEDAD INTELECTUAL*”. Obtenido de <https://iij.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2018/04/Natalia-duran-tesis-.pdf>
- Elizabeth Martinez Camacho, J. M. (05 de Julio de 2018). Gestión coordinada de frontera como sustento a la facilitación del comercio, caso Peñas Blancas. San José, San José , Costa Rica : Universidad de Costa Rica.
- ENCISO, M. B. (2021). PLAN DE NEGOCIOS PARA LA EXPORTACIÓN DE VELAS DECORATIVAS A BASE DE CERA DE SOYA HACIA ESTADOS UNIDOS. Colombia .
- Esnaola, E. (19 de Noviembre de 2018). *Agrofy News*. Obtenido de <https://news.agrofy.com.ar/noticia/178209/soja-y-sus-mil-usos-alimentos-mascotas-tintas-impresion>
- Fanjul, E. (13 de Diciembre de 2018). *Real Instituto elcano Royal Institute* . Obtenido de Real Instituto elcano Royal Institute : <https://www.realinstitutoelcano.org/blog/importaciones-motor-crecimiento-bienestar/>
- Fernández-Bedoya, V. H. (2020 de 17 de Julio). *Espíritu Emprendedor*. Obtenido de Espíritu Emprendedor: <file:///C:/Users/arceh/Downloads/207-Texto%20del%20art%C3%ADculo-713-2-10-20200717.pdf>
- Ferrer, L. L. (2022). *LOGÍSTICA DE LA CARGA AÉREA EN ESPAÑA COMO SECTOR ESTRATÉGICO INTERNACIONAL*. Madrid : Universidad Autonoma de Madrid.
- Fram, T. O. (2020). Almacenamiento de talla mundial: Aspecto clave de la competitividad para las ciudades. *REVISTA AD-GNOSIS VOL.9, NO.9, ENERO – DICIEMBRE 2020*, 136.
- Francisco Miranda López, G. B. (2020). La mejora continua de la educación. *Comisión Nacional para la mejora continua de la educación* , 7.
- Francisco, G. F. (2018). *La producción de soya en México: modelo productivo y evolución reciente (1990-2016)*. México : ASOCIACION ARGENTINA DE ECONOMIA POLITICA.
- Freire, P., & Masqui, E. (2017). *LA PROPIEDAD INTELECTUAL Y SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DE MERCANCIAS* . Obtenido de <http://repositorio.espe.edu.ec/xmlui/bitstream/handle/21000/13124/T-ESPE-057255.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- GALVIS, L. D. (12 de Marzo de 2019). PLAN DE IMPORTACIÓN DE SOYA DESDE ESTADOS UNIDOS A CALI COLOMBIA . Cali , Cali, Colombia .
- Ganoza, F. H. (2018). *Ficha Técnica Gestión Lógica* . AV Arequipa : Fondo Editorial de la UIGV.
- Garcia-Sabater, J. P. (2020). El tiempo y las operaciones. *ROGLE* , s.p.
- Ghida, D. (2019). SOJA. *Informe de Actualización Técnico en línea N° 15*, 4.
- Gicli Manuel Suárez-Venero, C. H.-A.-C.-d.-l.-S. (2019). Estructura e impacto de la diversidad taxonómica en cacao del Soconusco Chiapas, México. *Agronomía Mesoamericana*.
- Gisele, M. (Febrero de 2020). Expeller de soja: acondicionamiento de materia prima, eficiencia de extracción, composición, calidad y almacenabilidad del producto extrusado . Buenos Aires , Argentina.
- Gómez Velázquez, F. A. (2020). EXPORTACIÓN DE SOJA AL MERCADO LATINOAMERICANO. Córdoba , Argentina.
- Gomez, L. C. (2018). *Logística de Clase Mundial* . Palmira Valle.
- Gómez, M. C. (2018). *Logística de Aproximación* . España : SÍNTESIS.
- González, J. L. (2021). *GUÍA PARA ELABORAR EL PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE UNA TESIS: EL MÉTODO DEL HEXÁGONO1*. Ciudad Bolíva: Fondo Editorial ORINOCO.
- González, A. H. (2018). Análisis de funcionalidad del puerto de Manzanillo bajo el esquema de la administración portuaria integral. *Instituto de investigaciones Estratégicas de la Armada de México*.
- Gonzalez, J. R. (2018). *Transporte marítimo internacional: aspectos operativos y comercio, logística portuaria, aspectos jurídicos*. México: AHCTTUM Quintero.
- Gutierrez, J. M. (Noviembre de 2010). *MPLIACIÓN DEL MERCADO DE LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES (CAN) PARA INCREMENTAR EL INGRESO DE DIVISAS POR LA EXPORTACIÓN DE SOYA*. La Paz, Bolivia , Bolivia .
- Hernández, R., & Mendoza, C. (2018). *METODOLOGIA DE LA INVESTIGACIÓN: LAS RUTAS CUANTITATIVA, CUALITATIVA Y MIXTA*. Obtenido de https://e-campus.uia.ac.cr/pluginfile.php/393302/mod_resource/content/1/HERN%C3%81NDEZ%20Y%20MENDOZA.pdf
- Hernández, S. R. (2018). *Metodología de la Investigación*. Ciudad de Mexico: McGRAW-HILL INTERAMERICANA EDITORES, S.A. de C. V.
- Inche, G. L. (2018). *Plan de Mejora de la Calidad* . Canto Grande .
- Jaimes, S. (2019). *Revisión Bibliográfica en la Valoración de la Propiedad Industrial*. Obtenido de <https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/21274/2020JaimesSamuel.pdf?sequence=6&isAllowed=y>

- JETRO, J. E. (23 de Febrero de 2022). Puntos a considerar para el despacho aduanero en Mexico. Ciudad de Mexico, Mexico : Ta k a o N a k a h a t a.
- Jiménez, E. y. (2019). *Planeación estratégica y logística del*. Mexico : Publicación Técnica No. 565.
- Julian Rodrigo Quintero Gonzalez, A. M. (31 de Agosto de 2018). *Transporte marítimo internacional: aspectos operativos y comercio, logística portuaria, aspectos jurídicos*. Obtenido de Journal de Ciencia e Ingeniería: <https://jci.uniautonomia.edu.co/2018/2018-3.pdf>
- Ley de Procedimientos de Observancia de los Derechos de Propiedad Intelectual. (2000). Obtenido de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=44448
- Liz Castro Porras, J. C. (2022). Determinación de los efectos comerciales y económicos de una adecuada trazabilidad en las importaciones de productos de la industria médica en medio de una pandemia como lo es el COVID-19, en el período de enero del 2020 a noviembre del 2021. Alajuela , Costa Rica .
- Lopera, M. (2012). *Sobre el concepto problema*. Obtenido de http://aprendeenlinea.udea.edu.co/lms/moodle/pluginfile.php/133288/mod_resource/content/0/MODULO_2/4._SOBRE_EL_CONCEPTO_PROBLEMA.pdf
- Lopez, M. J. (2022). LA EVOLUCIÓN DEL CONCEPTO DE CONSUMIDOR. *Actualidad Jurídica Iberoamericana N° 16*, [3232].
- M Clara Gutierrez Gomez, P. G. (2018). *Lógica de Aprovisionamiento* . Madrid : Editorial Síntesis .
- María del Rosario Vidaca Montenegro, M. A. (2018). *Historia de México II*. México : Editoriales Once Ríos.
- María Paulina Benítez González, M. I. (2020). ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD PARA PRODUCCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE VELAS A BASE DE SOYA PARA FINES AROMATERAPÉUTICOS. Colombia .
- Marquez, E. (7 de Septiembre de 2022). Cuántos aeropuertos hay en México y Cuáles son. *Debate* , pág. s.p.
- Martinez, A. (16 de Marzo de 2023). Aeropuerto Juan Santamaría reconocido como el mejor de Centroamérica y el Caribe. *DELFINO*, pág. s.p.
- Mella, R. S. (2018). Reflexiones sobre el concepto de innovación. *Revista San Gregorio* , 128.
- Mendiola, J. (s.f). Transporte por Carretera. *Mundo Exportar* , s.p.
- Meruane, O. S. (Marzo de 2012). *Descripción de las formas de justificación*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/1345/134524361015.pdf>
- Mondragón, V. (s.f). Los diferentes tipos de buques en el transporte marítimo. *Diario del Exportador* , s.p.

- Mondragon, V. (s.f). Los diferentes tipos de buques en el transporte marítimo . *Diario del Exportador* , s.p.
- Montenegro, M. (2016). "LA PROPIEDAD INTELECTUAL: CONCEPCIÓN, ADQUISICIÓN, PROTECCIÓN Y EXTINCIÓN EN LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA Y SU COMPARACIÓN CON LA LEGISLACIÓN DE CENTROAMÉRICA, MÉXICO, ARGENTINA Y ESPAÑA". Obtenido de http://biblio3.url.edu.gt/publiclg/tesis/2016/07/01/Montenegro_Manuel.pdf
- Montero, A. (2007). *Política de persecución criminal en delitos de Propiedad Intelectual* . Obtenido de <https://ijj.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2017/07/Politica-de-persecucion-criminal-en-delitos-de-Propiedad.pdf>
- Montes, S. (2016). *PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL E INCREMENTO DEL DELITO CONTRA LOS DERECHOS DE AUTOR O PIRATERIA DE LIBROS*. Obtenido de http://repositorio.uancv.edu.pe/bitstream/handle/UANCV/656/TESIS%20T036_23930729_M.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- MOP. (2020). *Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico*. Costa Rica: Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico.
- MOP. (2022). *INFORME DE GESTIÓN*. Costa Rica.
- Murillo, R. (2019). *Virtualización del Curso de Propiedad Intelectual de COEX*. Obtenido de https://www.utn.ac.cr/file/8076/download?token=3rxywdc_
- Natalichio, D. R. (2020). El aceite de soja causa obesidad, diabetes y cambios genéticos en el hipotálamo. *Ecoportal*, s.p.
- Navarro, N. L. (Julio de 2019). LA INTERNACIONALIZACIÓN DE LOS PRODUCTOS DE LA ASOCIACIÓN DE PRODUCTORES AGROINDUSTRIALES DE LA ZONA SUR DEL REVENTAZÓN. Costa Rica.
- Nidia Josefina Ríos Vázquez, J. P. (2012). *Lógica y Calidad I* . México : Itson .
- OCDE. (2018). *Estudios Económicos de la OCDE* . Costa Rica .
- OMC. (2015). *Transformar el comercio y la formulación de políticas de propiedad Intelectual*. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/20y_s/trips_brochure2015_s.pdf
- OMC. (2018). *Informe Anual* . Ginebra : Organización Mundial del Comercio.
- OMC. (s.f.). *El Acuerdo sobre los ADPIC y los instrumentos internacionales a los que hace referencia*. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/trips_s/ta_docs_s/1_tripsandconventions_s.pdf
- OMPI. (s.f). *¿Qué es la propiedad intelectual?* Obtenido de https://cerlalc.org/wp-content/uploads/documentos-de-interes/odai/ODAI_DOCUMENTOS_DE_INTERES_Que_es_la_propiedad_intelectual_V1.pdf
- ONU. (2018). *Informe sobre el Transporte Marítimo*. Nueva York y Ginebra.
- ONU. (2021). *INFORME SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO*. Ginebra.

- ONU. (2021). *Informe sobre el transporte marítimo* . Ginebra .
- Organización Mundial de la Propiedad Intelectual (OMPI). (2016). *Principios básicos de la propiedad industrial*. Obtenido de https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/es/wipo_pub_895_2016.pdf
- Orozco, A., Lobo, E., & Villalobos, S. (2019). *ANÁLISIS DE LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA DEL SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS EN LA APLICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE DEL DEBIDO PROCESO Y LA JURISPRUDENCIA ADMINISTRATIVA, CON BASE EN LAS SENTENCIAS RESULETAS CON NULIDAD POR EL TRIBUNAL ADUANERO NACIONAL*. Obtenido de <http://repositorio.utn.ac.cr/handle/123456789/335>
- Ovares, A. Á. (3 de Junio de 2023). Puerto Caldera: el país no puede esperar más. *Delfino*, pág. s.p.
- Pereira, I. A. (Noviembre de 2019). Estudio de factibilidad de la exportación de soya glycine max de Bolivia a Colombia . Colombia .
- Pintor, Y. P. (2022). ¿Cómo consumir salsa de soja? *Mejor con Salud* , s.p.
- Poder Judicial. (2020). *Revista Judicial*. Obtenido de https://escuelajudicialpj.poderjudicial.go.cr/images/DocsRevista/revistajudicial_128.pdf
- Procomer. (2016). *Guía informativa sobre temas de comercio exterior*. Obtenido de https://www.procomer.com/wp-content/uploads/Materiales/guia_informativa_sobre_temas_de_comercio_exterior2020-03-17_17-54-02.pdf
- Ramos, J. (2018). “*LA INTERVENCIÓN DEL INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL ANTE ACTOS DE INFRACCION SOBRE EL DERECHO DE MARCAS*”. Obtenido de <http://repositorio.autonoma.edu.pe/bitstream/AUTONOMA/803/1/Ramos%20Corzo,%20Janeth%20Yisela.pdf>
- Regalado, J. O. (2018). *Lógica Empresarial* . Ecuador: UTMACH.
- Ricciardulli, M. R. (2019). Aviones Cargueros: Compartimientos de carga. *Air Cargo Latin America* , s.p.
- Riquelme, M. (26 de Enero de 2023). *Web y Empresas* . Obtenido de Web y Empresas : <https://www.webyempresas.com/estrategia-logistica/>.
- Risco, A. A. (2020). *Justificación de la Investigación*. Lima : Facultad de Ciencias Empresariales y Económicas, Universidad de Lima .
- Rodríguez, E. (2021). *Prevención del plagio académico*. Obtenido de https://www.castrocarazo.ac.cr/web/sites/default/files/no._16_-_prevencion_del_plagio_academico.pdf
- Rojas, E. F. (Agosto de 2022). Categoría de proteínas alternativas: una oportunidad de. Costa Rica .
- Romo, P. (2022). Manzanillo se posicionaría como el segundo puerto más importante de América Latina. *El Economista* , s.p.

- ROSKARITZ, A. (2022). Cómo hacer leche de soya casera en la licuadora. Quedará muy suave y cremosa. *Directo al Paladar* , s.p.
- Sáez, C. (s.f). *Los procedimientos*. Obtenido de <https://ebuah.uah.es/dspace/bitstream/handle/10017/931/Los%20Procedimientos.pdf?sequence=1&isAllowed=y#:~:text=COLL%2C%20procedimiento%20es%20%20C2%AB.,de%20t%20%20C3%A9nicas%20y%20de%20estrategias>.
- Samuel Caicedo-Guerrero, Y. T.-A.-D.-G.-C. (Enero-Abril de 2020). Desempeño productivo de siete genotipos de soya en suelos ácidos de la Orinoquía colombiana. *Artículo científico*, pág. 60.
- Sánchez, B. D. (2020). *INFORME N° DFOE-SAF-SGP-00001-2020*. Sabana, San José Costa Rica : Contraloría General de la República, .
- Santiago, M. F. (Septiembre de 2018). *FACTIBILIDAD DE ASOCIACION DE PEQUEÑOS PRODUCTORES DE SOJA EN SIMÓN BOLÍVAR Y SU VIABILIDAD*. Guayaquil , Ecuador .
- Saucedo, G. d. (Diciembre de 2009). *Medigraphic*. Obtenido de Medigraphic: <https://www.medigraphic.com/pdfs/conapeme/pm-2009/pm092g.pdf>
- SECREREX, S. d. (4 de Febrero de 2022). Guía básica para la exportación de productos mexicanos. Ciudad de México, México.
- SIECA. (2017). *Manual para la Aplicación de Medidas en Frontera, en materia de Propiedad Intelectual en el marco del Acuerdo de Asociación entre Centroamérica y la UE*. Obtenido de <https://www.oie.sieca.int/documentos/ver/Manual%202,%20Medidas%20en%20frontera,%20final.pdf>
- Sistema Costarricense de Información Jurídica. (2000). *Ley de Marcas y Otros Signos Distintivos N°7978*. Obtenido de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=45096&nValor3=72368&strTipM=TC
- Sistema Costarricense de Información Jurídica. (2017). *Reforma Creación de la Comisión de Enlace Interinstitucional para la Protección de la Propiedad Intelectual*. Obtenido de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=84136&nValor3=108388&strTipM=TC#up
- Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA). (2016). *Propiedad Intelectual*. Obtenido de <http://www.sela.org/media/3212162/propiedad-intelectual-sary-levy.pdf>
- Summa. (2022). Costa Rica: Aeropuerto Juan Santamaría recupera un 95% del tráfico prepandemia. *Revista SUMMA*, s.p.
- Tapachula, J. C. (2020). Guatemala abrirá frontera con Chiapas. *Diario de Chiapas* , s.p.
- Tecnológico de Costa Rica (TEC). (2018). *Propiedad Intelectual y Gestión del Conocimiento: Experiencia en el Tecnológico de Costa Rica*. Obtenido de https://www.tec.ac.cr/sites/default/files/media/doc/6_juan_carlos_carvajal.pdf

- Tudela, F. (2020). *Negociaciones internacionales sobre cambio climático*. Santiago, Chile .
- UCR. (Noviembre de 2021). Informe de Evaluación del Proyecto San José – Caldera Ruta Nacional 27 Años 2020 – 2021. San Pedro, San José , Costa Rica .
- Vargas., F. d. (Abril de 2018). Internacionalización de PyMEs costarricenses del Sector Alimentario Análisis de recursos necesarios para el logro de la internacionalización y factores claves para el éxito en el primer cuatrimestre del año 2018. San José , Costa Rica.
- Zamora-Torres, A. I. (04 de Septiembre de 2020). Las Aduanas de México Un Análisis de Eficiencia a través de la Metodología Un Análisis de Eficiencia a través de la Metodología. Mexico.

Apéndice

Cuestionario.

Universidad Internacional de las Américas

Investigadora: Hillary Arce Hernández

El presente cuestionario tiene por finalidad la recolección de datos relevantes para la resolución del proyecto de investigación titulado: Estrategia logística para la importación de proteína de soya texturizada como materia prima desde México hacia Costa Rica en el primer cuatrimestre del 2023. Por lo tanto, se le agradece su colaboración al realizar el siguiente cuestionario; además, cabe recalcar que todos los datos brindados serán utilizados de manera anónima y profesional, muchas gracias.

1. ¿Cuál es el factor adecuado para determinar la estrategia logística más efectiva para la importación de proteína de soya texturizada como materia prima desde México?

2. ¿Cuáles son las etapas que conforman el proceso para introducir proteína de soya como materia prima en Costa Rica?
3. ¿Cuáles son los requisitos establecidos para importar la proteína de soya en territorio aduanero costarricense?
4. Cuáles son los beneficios de una buena estrategia logística para la importación de proteína de soya como materia prima desde México hacia Costa Rica.
5. ¿Cuáles son los desafíos que presenta esta operativa logística en la actualidad para poder llegar hasta el consumidor final?
6. ¿Cuál medio de transporte internacional recomienda para la estrategia logística de importación de proteína de soya desde México hacia Costa Rica?
7. ¿Por qué considera que el medio de transporte seleccionado en la pregunta anterior es el más efectivo para el almacenamiento de la carga en el proceso de importación de la proteína de soya?
8. ¿Cuáles son las ventajas para los importadores de contar con una buena estrategia logística para distribuir la mercancía con éxito, después de la importación de proteína de soya como materia prima desde México hacia Costa Rica?
9. ¿Considera que la negociación internacional entre México y Costa Rica es recomendable para este tipo de mercancía?
10. ¿Cuáles pueden ser las oportunidades de mejora para el proceso logístico de importación de la proteína de soya desde México hacia Costa Rica?