

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS AMÉRICAS
VICERECTORÍA ACADÉMICA**

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

**INCIDENCIA LOGÍSTICA DEL COVID-19 EN EL COMERCIO
MARÍTIMO PARA COSTA RICA ENTRE EL 2021 AL 2023**

**MODALIDAD DE TESINA PARA OPTAR POR EL GRADO DE
BACHILLERATO EN COMERCIO INTERNACIONAL**

AUTOR:

GERALD ALEXANDER GRANADOS MATAMOROS

SAN JOSÉ, MARZO, 2023

ÍNDICE

Introducción	8
Capítulo I: El problema	10
Planteamiento del problema.....	10
Objetivos de la investigación.....	17
Objetivos específicos	17
Antecedentes	18
Antecedentes internacionales.....	18
Capítulo II: Marco teórico.....	51
Historia del Comercio internacional	51
La integración de las zonas costeras de 1900	53
Desarrollo del comercio en Costa Rica	55
Exportaciones de Costa Rica 2021	56
Exportaciones según región geográfica.....	57
Panorama económico de Costa Rica 2023	59
Capítulo III: Marco metodológico	61
Enfoque.....	61
Cualitativo	Error! Bookmark not defined.
No experimental	Error! Bookmark not defined.
Transeccional o transversal.....	Error! Bookmark not defined.

Transversal correlacional o causal	Error! Bookmark not defined.
Población y Muestra	62
Población	62
Unidades de análisis	63
Instrumento para la recolección de la información	64
Confiabilidad	64
Validez	65
Revisión de documentos	65
Categorización de las variables	66
Objetivo	67
Variable	67
Indicador	67
Subindicador	67
Def. Conceptual	67
Def. Operacional	67
Instrumentalización	67
Capítulo IV: Análisis de resultados	69
Unidad de análisis 1: Aplicación del procedimiento	69
Análisis e interpretación de los resultados	71
Categoría 2: Demanda	71

Análisis de Resultados.....	73
Categoría 3: Improvisar.....	73
Análisis Resultados.....	74
Categoría 4: Fortalecimiento	75
Análisis de resultados	76
Categoría 5: Reactivación económica	76
Análisis de resultados	77
Categoría 6: Incierto	78
Análisis de resultados	79
Capítulo V: Conclusiones y recomendaciones	79
Conclusiones.....	79
Recomendaciones (siempre indicar el qué, a quién y el cómo)	83
Capítulo VI: Propuesta	Error! Bookmark not defined.
Objetivo general	Error! Bookmark not defined.
Objetivos específicos	Error! Bookmark not defined.
Propuesta	Error! Bookmark not defined.
Factibilidad.....	Error! Bookmark not defined.
Estructura/Requisitos/Elementos.....	Error! Bookmark not defined.
Recursos.....	Error! Bookmark not defined.
Cronograma de aplicación.....	Error! Bookmark not defined.

Evaluación de resultados	Error! Bookmark not defined.
Referencias.....	85
Apéndice.....	98
Cuestionario	98

Índice de tablas

Tabla 1. Tasa de valor de flete marítimo.....	46
Tabla 2. Costa Rica valor aduanero exportado en millones de dólares y variación porcentual anual, entre el año 2002-2021	58
Tabla 3. Costa Rica, Valor aduanero exportado en millones de dólares, 2017 – 2021.....	59
Tabla 4. Operacionalización de las variables	67

Índice de ilustraciones

Ilustración 1. Principales supuestos del entorno externo para 2022-2023, Variación interanual en porcentajes.....	48
Ilustración 2. Principales suposiciones del entorno externo para el 2022-2023	49
Ilustración 3. Efectos que se espera de la Economía costarricense	50
Ilustración 4. <i>Costa Rica, valor de las exportaciones en dólares y distribución porcentual 2021</i>	57

Introducción

El sector Marítimo de Costa Rica es una de las zonas que posee grandes riquezas en recursos marinos, con una trayectoria histórica de explotación que abarca la Zona Económica Exclusiva del Pacífico y el Caribe de Costa Rica. Estas áreas permanecen constantemente un flujo de tránsito significativo, motivado a la localización geográfica, siendo un lugar estratégico acompañado del paso del canal de Panamá que, de una manera se une con los Océanos Pacíficos y Atlántico (Seal & Costalago, 2021).

A pesar de la crisis que dejó la Pandemia por COVID-19, Costa Rica va a pasos firmes, recuperándose paulatinamente de las pérdidas millonarias que dejó ese episodio histórico, siendo un ejemplo a seguir para Latinoamérica y el mundo entero. Se ha logrado un significativo aumento de la producción, en cuanto al comercio exterior marítimo, por medio de la integración con los países de América Latina, Estados Unidos, Europa, China, lo que implica un avance importante para la economía del país.

Ahora bien, es importante reconocer la integración de estos países que trae beneficios para el proceso de comercialización, pese a que los desafíos que enfrentó con la Pandemia del COVID-19 dejaron un retroceso en el primer semestre de 2020, producto de la cuarentena y el confinamiento, dejó graves daños coyunturales en cuanto a la crisis sanitaria que afectó tanto el comercio interior como al exterior.

Entre los problemas más trascendentales a nivel mundial son: el atraso del movimiento de mercancía, el aumento de costo a nivel internacional de los medios de transporte marítimo, en los puertos estratégicos del mundo, perjudicaron visiblemente la economía de Costa Rica. El

confinamiento, generó ausencia de capital humano, dejando por meses los embarques suspendidos y no entraban insumos y materiales al país.

Para el primer trimestre del 2021, se presentó atraso en el tráfico comercial en el exterior, desde 2020 con la Pandemia, afectando radicalmente los Puertos de China, Asia, causó el cierre de las operaciones en los puertos, provocó la demora en trayecto comercial de toda la carga internacional e involucró a gran escala el comercio marítimo de Costa Rica, situación que viene en estudio.

Este trabajo pretende analizar los índices de incidencia de la pandemia por la Covid-19 en el Comercio Marítimo para Costa Rica, en el período 2021-2023, mediante la investigación de las debilidades, fortalezas, oportunidades y amenazas que presenta esta importante zona del comercio exterior. Así mismo, las proyecciones que se estiman para el 2023, según varios autores, siendo Costa Rica para el 2021 un repunte positivo en el aumento de las exportaciones a nivel marítimo, después de este evento mundial.

El trabajo contempla en tres apartados: el Capítulo I, describe el planteamiento del problema, en el cual define la idea central del estudio, contextualizando la investigación, igualmente señalará la intención de este y todas las acciones que debe llevar para llegar a deducir el fenómeno en estudio. Posteriormente, se realizó una relación entre varios conceptos, enumerando las deficiencias que se observan en esta área, y por último finaliza con las interrogantes o hipótesis.

Se describirán los objetivos de la investigación, y la justificación e importancia. En este capítulo, se darán a conocer unas proyecciones del fenómeno, en este caso la incidencia de la COVID-19 en el Comercio Marítimo para Costa Rica, entre el 2021 al 2023. De qué manera

puede beneficiar o perjudicar a la economía costarricense, información sustentada por varios autores y especialistas de la materia.

Para el capítulo II, detallará el marco referencial, para ello es necesario efectuar una aproximación, basado en un esquema que ayuda al investigador a ordenar y definir la línea de la investigación, considerando el problema, como parte central del trabajo. Posteriormente, se establecerán la construcción de ideas, términos, teorías relacionadas con el fenómeno en estudio.

En el capítulo III, se constituyen los enfoques que el investigador tomó como elección para afrontar el problema, en este apartado se abordará el fenómeno en estudio, los pasos a seguir para dar respuesta a las interrogantes o hipótesis y los objetivos. En este caso, se emplearán el enfoque cualitativo, que depende totalmente del planteamiento del problema, y los objetivos propios de la investigación.

Capítulo I: El problema

Planteamiento del problema

El sector marítimo internacional, referente a la logística marítima, es el pilar fundamental del comercio exterior, por este medio se moviliza el 84% de toneladas de mercancía comercializada a nivel mundial. Casi el 70% se evidencia en América Latina, el acceso de los puertos es importante para la distribución de insumos, suministros, equipos, maquinarias, alimentos, medicamentos, entre otros (Sánchez & Weikert, 2020). Por lo tanto, cumple un rol

importante para aquellos países que se caracteriza por tener como una de las principales fuentes de ingreso el comercio marítimo internacional.

El comercio, a nivel internacional en el año 2019, “tuvo un récord de 11.860 millones de toneladas métricas” (Sánchez & Weikert, 2020, p.19) citando a Clarkson (2020). Para el 2020, la movilización global sufrió una caída interanual del 5,2%. En consecuencia, la Pandemia generó un retroceso de tres años (Sánchez & Weikert, 2020). Como en la mayoría de los países de Latinoamérica, el confinamiento y los episodios de la pandemia dejaron terribles consecuencias en la economía a nivel mundial. Por lo que pasarán años para tener una significativa recuperación, en especial el sector marítimo.

En el tercer trimestre de 2021, el comercio alcanzó niveles altos, el incremento fue de 11%, en comparación con los meses del año 2020. La tasa de crecimiento del comercio de mercancía, aumentó sustancialmente, cifras significativas después de los episodios de la Pandemia (Organización de Naciones Unidas, 2021). Es importante resaltar estos datos, ya que, de una manera, la economía está dando señales de recuperación, la Pandemia dejó una crisis no solo sanitaria, económica y social, también dejó un aprendizaje para la humanidad.

Además, uno de los países que presenta una balanza comercial inclinada en materia de comercio exterior es Costa Rica en el 2021 que consecuentemente, obtuvo una pérdida de 6.563 millones de dólares, aumentando en comparación con el 2020 (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, 2022). Se espera que la economía de este sector pueda recuperarse paulatinamente, para esto se requieren disciplina, organización, planificación, supervisión y control de todas las operaciones relacionadas con el comercio internacional.

Costa Rica, en 2021 fue declarada “Estado nacional de la crisis del transporte de contenedores” (Sequeira, 2021, p.7). En virtud de lo antes expuesto, para ese año hubo una situación crítica que afectó en los precios de los fletes incrementando su valor, en consecuencias toda la cadena hasta el consumidor. Esto puede producir desabastecimientos de algunos productos, motivado a la grave situación en el sector marítimo de la región. La ausencia de mano de obra calificada, los embarques suspendidos, el aumento de los costos que generó los pagos de impuestos, entre otras, por lo que el país quiere recuperar su economía, y este sector es uno de los más importantes.

Por lo tanto, surge la necesidad de realizar un análisis exhaustivo de la problemática existente en el comercio marítimo para el periodo 2020 - 2021 y cuál es la incidencia que dejó la COVID-19 en este sector industrial. Asimismo, evaluar los eventos próximos que se pronostican para los últimos meses del 2022. En el siguiente apartado, se analizarán cada una de las debilidades, fortalezas, amenazas y oportunidades que dejó la post-pandemia y las consecuencias que dejó los episodios históricos de la pandemia del COVID-19.

Ante la situación que afectaría significativamente la inflación, generando una presión muy fuerte sobre la circulación de la moneda legal de Costa Rica, (Sequeira, 2021) afirma que “la Comisión de Comercio Internacional de la Cámara de Comercio elaboró, desde marzo de este año, una propuesta dirigida a las autoridades del gobierno con un plan para mitigar el impacto del costo marítimo elevado por la crisis existente” (p.7). Esta idea puede apoyar al gobierno y a beneficiar la población, a los trabajadores del sector marítimo, que hacen vida laboral impulsando el comercio exterior.

La Comisión pretende disminuir los impuestos de aduana, referente al precio de los productos que ingresen al país. A partir del 6 noviembre de 2021, el Gobierno de Costa Rica

anunció la “Ley para mitigar el efecto económico que la crisis mundial de contenedores está teniendo sobre la importación de mercancías” (Sequeira, 2021, p.7). La intención de la Ley es el cálculo de impuestos de la aduana sobre el precio de la mercancía e incluir los costos del flete marítimo. Este plan consiste en congelar los impuestos sobre el valor del flete, esta decisión es por los precios que generó la reciente crisis económica, donde se multiplicaron diez veces en los próximos años. Los costos serán calculados con base el costo referencial promedio de los fletes que va desde el puerto otro puerto, equivalente al año 2019, fecha antes de la Pandemia.

Por otra parte el impacto de esta situación que dejó una crisis en cuanto a la logística, afectando significativamente la cadena completa de distribución. De igual modo, las restricciones sanitarias, las medidas radicales de las instituciones gubernamentales a nivel mundial hicieron que industrias, como es el caso de China, tomará la decisión de interrumpir la producción, la mayoría de los puertos se vieron en la obligación de cerrar sus accesos, en su mayoría con la flota cargados en tránsito en el océano, es espera bajo condiciones de incertidumbre por parte de este este sector. Uno de los factores que repercuten en el comercio exterior, son los siguientes:

- . Incremento de números de retrasos de los navíos, con mercancía, esto se debe a la falta de capital humano calificado para trabajar en los puertos.
- . Falla en la sincronización del tiempo, para la llegada y salida de las embarcaciones de los puertos.
- . Deficiencia en la distribución de los contenedores con mercancía que llegan a los puertos, pero no disponen de cargas para retorno, quedando vacíos.

- . Contrariedad entre varios puertos, que se encuentran cerrados por varios meses, a consecuencia de la Pandemia, donde esta situación generó desorden y escasez de los contenedores que estaban disponibles.
- . Problemas para bajar la mercancía a las bodegas de los puertos, esto se debe a la escasez de conductores de vehículos pesados y personal calificado en actividades ferroviarias.

En el año 2020, las empresas que exportaban a China, se reportaron retrasos en los embarques y el desembarque. Donde era necesario el control del tiempo de los productos en el buque, ya que incrementa su costo, y perjudica la vigencia del mismo. La recesión que hubo en el 2020, dejó consecuencias para el 2021 en el comercio exterior. Los precios de importación de materiales o productos de China, se ha elevado. Según (Roura, 2021) señala que “en septiembre de 2020 mover un flete de China a Estados Unidos costaba USD \$4.469.000, un año después USD \$20.615.000. En un año el precio se ha cuadruplicado (párr.2). Con el aumento del costo referencial de los fletes

Por lo antes mencionado, el presente trabajo tiene como objetivo analizar la incidencia de la Pandemia por Covid-19 en el comercio marítimo para Costa Rica entre el año 2021 al 2023. Por ello, surge la necesidad de responder la siguiente interrogante:

¿Cuál sería el registro de incidencia del Covid-19, en el comercio marítimo entre el año 2021 al 2023?

Justificación

Desde el punto de vista social, en un trabajo, se debe tener la capacidad de explicar la importancia que tiene la investigación, por lo tanto, es necesario definir una idea acerca de cómo el aprendizaje que se obtiene partiendo de un problema, puede traer beneficios para las partes involucradas. Entonces, la justificación teórica, describe las líneas del conocimiento que se presentan en la investigación, donde existen argumentos que deben ser justificados o indagar cuál es su importancia, desde un contexto teórico.

En cuanto a la justificación práctica, describe cómo los resultados que se obtienen de la investigación pueden servir para transformar la realidad del fenómeno en estudio. En este caso, está centrado en evaluar la aprobación de las nuevas prácticas del comercio exterior marítimo, pues se puede mencionar que la investigación debe proporcionar unas necesidades por parte de este sector marítimo. Entonces Salas (2019), señala que “cuando diseñamos una investigación científica, la justificación puede comunicar de una forma certera y científica de la investigación que se está planteando” (p.3). Apoyando este argumento, la presente investigación, tiene como finalidad analizar los registros de incidencia de la pandemia por COVID-19, en el comercio marítimo para Costa Rica entre el 2021 al 2023.

Para esta interrogante es pertinente mencionar que sería un aprendizaje histórico para todos, también puede ser un aporte valioso para los trabajadores que pertenecen a este tipo de negocio. De igual forma, para la universidad aportaría material cognoscitivo como apoyo para los estudiantes, convirtiéndola en un antecedente para cualquier investigación. Referente a la proyección social, el aporte que se espera este trabajo, es que a través de ella se busque solución a la problemática presente en el comercio marítimo, dejando opciones efectivas para que el

proceso de comercialización en esta industria, optimice los procesos en la embarcación, desembarcación, distribución, almacenamiento y otras actuaciones dentro de este sector.

En cuanto a las implicaciones prácticas, se pretende resolver un problema real, que tiene una repercusión en la cadena de distribución desde los puertos hasta el consumidor, que de una manera puede traer varios problemas trascendentales, como viene pasando desde el 2020, y con la Post-pandemia, la población busca enfocarse en trabajar a pesar de las adversidades y agregar valor y compromiso para recuperar el comercio marítimo, siendo este sector una de las fuentes principal de ingreso en el país, esperando que en los próximos años la economía alcance niveles altos de ingresos.

Es pertinente mencionar que el trabajo puede aportar un valor teórico, apoyado con varios autores, que llenará un vacío de conocimiento, tener un aprendizaje didáctico basado en la construcción de ideas y experiencias de un grupo de personas que conforman el proceso de comercialización marítima en Costa Rica. En relación con los beneficios que puede ofrecer esta investigación a la Facultad, podría ser un medio de consulta con información actualizada, que busca apoyarse en términos fundamentada en una revisión bibliográfica de varios autores, con el objetivo de que otros estudiantes evalúen la problemática y sirva de base para otros trabajos.

Por último, se puede dar a conocer el comportamiento de las variables y la relación entre ellas y dar posibles soluciones a la problemática existente, generando provecho para los miembros del sector industrial y por ende, a la cadena de comercio.

Objetivos de la investigación

Objetivo general

Analizar la incidencia logística del COVID-19 en el comercio marítimo para Costa Rica en el periodo 2021 al 2023.

Objetivos específicos

1. Realizar un análisis comparativo de la incidencia del COVID-19 en el comercio marítimo
2. Determinar el estado del comercio marítimo en Costa Rica, en referencia al 2022.
3. Establecer proyecciones del comercio marítimo en Costa Rica para el segundo semestre del 2023.

Antecedentes

Antecedentes internacionales

La primera tesis internacional consultada es la de Campos Alfaro, Paulo Cesar (2018), “El Comercio Internacional y la Competitividad en el Transporte descarga marítima en las rutas de China a Perú”, fue realizada para la Universidad Cesar Vallejo, para optar por el grado académico de Licenciatura en Negocios Internacionales. De esta investigación se desprende el siguiente objetivo general: Determinar en qué influye el comercio internacional en la competitividad en el transporte de carga marítima en las rutas de China a Perú.

Los siguientes objetivos específicos: Determinar en qué influye el comercio internacional en la innovación del transporte de carga marítima en las rutas de China a Perú. Determinar en qué influye el comercio internacional en la tecnología del transporte de carga marítima en las rutas de China a Perú. Determinar en que influye el comercio internacional en la flexibilidad productiva del transporte de carga marítima en las rutas de China a Perú, Determinar en que influye el comercio internacional en la agilidad comercial del transporte de carga marítima en las rutas de China a Perú. Además en cuanto a su metodología se emplea la cualitativa, la cual mediante el uso de los siguientes instrumentos: Encuestas, consulta y recopilación documental 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: Primera: El comercio internacional y la competitividad no están asociados, lo cual se evidencia por el déficit de infraestructura portuaria y tecnología de servicios nacionales. Segunda: Se determinó que existe relación entre el comercio internacional y la innovación, lo cual permite que mientras se incrementa la gestión de la innovación en el comercio internacional tendrá un crecimiento favorable.

Se determinó que existe relación entre el comercio internacional y la tecnología compuesta por técnicas innovadoras, procedimientos y automatización de instrumentos en los servicios puertos y cadena logística, para lo anterior, se recomienda a la Autoridad Portuaria Nacional y al Ministerio de Comercio y Turismo implementar estrategias con las empresas de transporte de carga marítima para ingresar al territorio nacional con el servicio de transporte de carga. También, se recomienda a los operadores portuarios implementar estrategias en la atención de ingreso y salida de contenedores en las temporadas altas de exportación e importación.

La segunda tesis internacional consultada es la de María Guadalupe Cortés Medina Morelia, Michoacán, México en 2021, titulada: “Comercio internacional en el transporte marítimo en Norte América, 1997-2017: Un modelo de datos panel”, la realiza para la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo para optar por el grado académico de Maestría en Ciencias en Negocios Internacionales.

De esta se desprende el objetivo general: Determinar si la productividad portuaria y la inversión influyeron positivamente en el comercio internacional del transporte marítimo entre México, Estados Unidos y Canadá durante el periodo 1997-2017. La metodología empleada es la cuantitativa, mediante el uso de los siguientes instrumentos utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin de establecer pautas de comportamiento y probar teorías; siendo de utilidad para evaluar, comparar, interpretar, establecer precedentes y determinar causalidad y sus implicaciones. Se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Se concluye dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que como se ha observado a lo largo de la presente investigación, el comercio internacional juega un papel preponderante para el crecimiento y desarrollo económico de casi todos los países en el mundo, y América del norte no es la excepción; para México, Estados Unidos y Canadá, el comercio internacional ha sido un factor de vital importancia a través de la historia siendo uno de los principales factores que han ayudado a llevar a dichos países a niveles altos en términos políticos, económicos y sociales.

Principalmente por el Tratado de libre comercio con el que cuentan estos países, el cual permite un mayor flujo de mercancías, disminución de aranceles y facilitación administrativa del comercio. A partir de los resultados obtenidos de las pruebas econométricas realizadas en la investigación, las conclusiones que se realizaron de ellas y de la literatura revisada durante el proceso, se recomienda realizar investigaciones donde la inversión esté enfocada en los puertos o en el transporte marítimo.

Por su parte, se pudo observar que los puertos y la inversión extranjera directa de manera independiente generan incremento en el comercio internacional; sin embargo sería interesante ahora investigar, de manera más específica sobre la inversión en los puertos; analizar en qué conviene más invertir; ya sea en infraestructura portuaria (grúas panamax y post-panamax, grúas pórtico), calado, o incluso terreno para que haya mayor flujo de buques y contenedores dentro del puerto y los procesos sean mucho más rápidos y ágiles.

La tercera tesis internacional consultada es la de Cano Huillca, Aron Valverde Arévalo, Marcelo Alonso en 2021 con el tema “Relación entre la calidad e integridad de la información de las notificaciones MSF y las preocupaciones comerciales específicas”, la realiza para la

Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas y opta por el grado académico de Licenciatura en Negocios Internacionales.

En ella se plantea como objetivo general el determinar la relación entre la calidad e integridad de la información de las notificaciones MSF y las preocupaciones comerciales específicas presentadas en el Comité MSF de la OMC durante el periodo 2009-2019. Los objetivos específicos son: primero, determinar la relación entre la calidad e integridad de la información de las notificaciones MSF que tienen por objetivo la inocuidad de los alimentos y la protección de la salud humana contra las enfermedades o plagas animales o vegetales con las preocupaciones comerciales específicas sobre la inocuidad de los alimentos presentadas en el Comité MSF de la OMC durante el periodo 2009-2019.

Segundo, determinar la relación entre la calidad e integridad de la información de las notificaciones MSF que tienen por objetivo la sanidad animal tiene relación con las preocupaciones comerciales específicas sobre la sanidad animal presentadas en el Comité MSF de la OMC durante el periodo 2009-2019.

Tercero, determinar la relación entre la calidad e integridad de la información de las notificaciones MSF que tienen por objetivo la preservación de los vegetales y la protección del territorio contra otros daños causados por plagas tienen relación con las preocupaciones comerciales específicas sobre la sanidad vegetal presentadas en el Comité MSF de la OMC durante el periodo 2009-2019, Profundizar en la percepción respecto a la relación entre la calidad e integridad de la información de las notificaciones MSF y las preocupaciones comerciales específicas presentadas en el Comité MSF de la OMC durante el periodo 2009-2019.

La metodología que se emplea es mixta, con el uso de los siguientes instrumentos correlación entre dos variables, a través de cálculos matemáticos, mientras que en la segunda se analiza el fenómeno desde la perspectiva de los actores involucrados. Se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

A partir de ello, se concluyó que existe una relación entre la calidad e integridad de la información de las notificaciones MSF y las preocupaciones comerciales específicas presentadas en el Comité MSF de la OMC durante el periodo 2009-2019, la misma que es positiva, directa y media, conforme los resultados obtenidos por inocuidad alimentaria, sanidad animal y sanidad vegetal.

Con relación al primer objetivo específico, se presenta una relación entre la calidad e integridad de la información de las notificaciones MSF que tienen por objetivo la inocuidad de los alimentos y la protección de la salud humana contra las enfermedades o plagas animales o vegetales con las preocupaciones comerciales específicas sobre la inocuidad de los alimentos presentadas en el Comité MSF de la OMC durante el periodo 2009-2019, la cual es positiva, directa y media. Con base en dicho resultado, se descarta la primera hipótesis específica. Respecto al segundo objetivo específico, existe una relación entre la calidad e integridad de la información de las notificaciones MSF que tienen por objetivo la sanidad animal tienen relación con las preocupaciones comerciales específicas sobre la sanidad animal presentadas en el Comité MSF de la OMC durante el periodo 2009-2019.

Esta relación es positiva, directa y media, con lo cual se rechaza la segunda hipótesis específica planteada inicialmente. Para lo anterior, es recomendable que se generen mayores actividades de fortalecimiento de capacidades a países en desarrollo y menos desarrollados, a fin de que comprendan las disposiciones del Acuerdo MSF; así como las recomendaciones del

Comité MSF por parte de la Secretaría de la OMC, En el caso de APEC, es recomendable que el Perú pueda mantener y profundizar la iniciativa sobre mejora de la transparencia, a fin de que sus socios comerciales principales puedan mejorar la calidad de información transmitida.

Para estos fines, se pueden desarrollar talleres para compartir las mejores prácticas de notificación e incidir en las secciones de las notificaciones que presentan mayores inconvenientes, igualmente en el caso de los acuerdos comerciales que tiene el Perú, es necesario dar seguimiento a la implementación de las disposiciones de transparencia, a fin identificar posibles desviaciones que generen dificultades comerciales. Este seguimiento se puede generar a través de los comités MSF bilateral.

La cuarta tesis internacional consultada es la de Correa, Objío & Mercedes, (2021), con el tema: “Análisis de las estrategias implementadas y oportunidades de mejoras en el flujo de entrada de buques de contenedores en el Puerto Río Haina, República Dominicana, período 2019-2020” la realiza para la Universidad APEC de Santo Domingo y opta por el título Licenciatura de Negocios Internacionales.

De esta investigación propone como objetivo general analizar las estrategias para la mejora del flujo de entrada de buques de contenedores en el Puerto Río Haina, República Dominicana, período 2019-2020.

La metodología aplicada es la cualitativa, pues emplea los siguientes instrumentos: la observación directa y la entrevista, se procura encontrar respuesta a la problemática que se presentó en la investigación. Los autores concluyen que se ha determinado que el Puerto Río Haina, presenta bajos índices de importaciones de contenedores correspondientes al año 2020, en consecuencia, a la Pandemia de la COVID-19, donde hubo un impacto negativo en la economía de República Dominicana. En resumen, el Puerto Río Haina demuestra una respuesta positiva

por parte de los trabajadores referentes a la situación actual, donde demuestra que se ha manejado de forma correcta los protocolos de seguridad.

La finalidad es promover la afluencia de entrada de los buques que contienen portacontenedores, los cuales poseen unas estrictas medidas. Se observó que la problemática del calado no admite que ingrese las embarcaciones con un número mayor de carga, lo que limita en buen funcionamiento y la competitividad del Puerto. El objetivo es lograr una relación más estrecha entre los otros puertos, para ello es importante diseñar un plan de acción con la finalidad de realizar excavados cada cierto tiempo, y dar solución al problema.

La quinta tesis internacional consultada es la de Nizama (2020), con el tema “El transporte marítimo Internacional en el ámbito del desarrollo comercial peruano 2018”, la realizó para la Universidad Nacional del Callao y opta por el grado académico de Maestría en Administración Marítima Portuaria.

De ella se desprende el siguiente objetivo general: “Determinar de qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con el desarrollo comercial peruano en el año 2018” y los objetivos específicos: determinar de qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con la infraestructura portuaria peruana y determinar de qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con las políticas de comercio internacional del Estado peruano.

La metodología responde a una investigación de tipo descriptivo, correlacional no experimental, pues el investigador recopiló toda la información estadística relacionada con el transporte marítimo internacional y el desarrollo en el comercio peruano, entre enero a diciembre 2018, y posteriormente analizó los cambios que se presentaron con el tiempo.

Se obtiene la siguiente conclusión dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que existe relación entre el transporte marítimo con la evolución y desarrollo del comercio en Perú correspondiente al año 2018, ya que se evidenció una relación lineal relacionado con la estadística (Pearson) ($r=0,569$) es directa y proporcional entre el transporte marítimo y el comercio peruano en ese año.

La sexta tesis internacional consultada es la de Cépedes & Rosario (2021), con el tema “Evaluación de las ventajas competitivas de la infraestructura marítima en el comercio de la República de Chile y la República Dominicana”, la realizó para la Universidad de APEC y opta por el grado académico de Licenciatura en Negocios Internacionales.

Su objetivo general: “evaluar las ventajas competitivas de la infraestructura marítima en el Comercio de la República de Chile y la República Dominicana”, como objetivos específicos es “analizar el índice del desempeño logístico”, “identificar los desafíos que representa la República Dominicana y Chile”. La metodología que desarrolla es la cualitativa, utiliza los instrumentos: el cuestionario para encuesta, se procura encontrar respuesta al problema en la investigación.

Mediante la conclusión dio respuesta al fenómeno en estudio, puesto que las investigadoras indicaron que el objetivo principal del proyecto era “evaluar las ventajas competitivas de la infraestructura marítima en el comercio de Chile y República Dominicana”. Como respuesta a este objetivo se captó que Chile posee varios puertos que aporta un significativo apoyo a la economía, utilizando una excelente estrategia. El segundo objetivo se enfocó en “analizar el índice del desempeño logístico en el que se realizó una comparación tanto en el flujo de embarcaciones y la competitividad” Chile es un país que ofrece negocios, y se

observa crecimiento, en comparación con la República Dominicana, logrando 33 en ranking en cuanto al desempeño logístico.

Referente al tercer objetivo, República Dominicana no cuenta con una infraestructura moderna, los traslados de las cargas son habitualmente lento. En Chile el tráfico marítimo es diferente y complicado. Basado en los resultados obtenidos, se deduce que ambos países poseen innumerables beneficios, pero Chile tiene un impacto significativo en la infraestructura, debido al manejo de la tecnología y la gestión portuaria.

La séptima tesis internacional consultada es la de Alvarado & Delgado (2022) con el tema “Complejidades del Comercio Internacional, análisis de la crisis de los contenedores y sus efectos en el crecimiento económico”, la realiza para la Universidad de Guayaquil y opta por el grado académico de Ingeniería en Comercio Exterior.

En ella se pretende “analizar los efectos de la crisis de contenedores en la industria del comercio internacional”. En cuanto a los objetivos específicos: identificar las consecuencias que ha dejado la crisis de contenedores y evaluar el crecimiento económico de los países en vía de desarrollo. Elaborar estrategias que permitan tener mejores opciones de transporte”. En cuanto a la metodología, el enfoque es mixto: cualitativo y cuantitativo, se empleó un proceso empírico y metódico que adquiere un conocimiento significativo para el estudio.

Se concluyó que “mediante comunicados, entrevistas y noticias de páginas web hemos podido ser testigos de que las importaciones y exportaciones son de gran importancia para la economía de todo un País” (Alvarado & Delgado, 2022, p.90). La Pandemia por Covid-19 ha demostrado que sigue afectando el cierre de industrias, la cadena logística, reducción en los puertos, cierre de fronteras, lo que indica que no llega materia prima, como por ejemplo los fertilizantes, el plástico, que se utiliza en todos los productos que se exportan, como el café,

banano, cacao, camarón, pescado, flores, ya que aumentó el valor del polietileno, por lo tanto todo pasa a tener un valor más alto, lo que afecta al sector consumidor.

La octava tesis internacional consultada es la de Bejarano (2020) con el tema: “Transporte internacional como factor clave en procesos de exportación”, la realiza para la Fundación Universitaria Unipanamericana, Bogotá, Colombia y opta por el grado académico de Licenciatura en negocios internacionales.

De esta investigación se detalla como objetivo general: “explicar los diferentes modos de transporte internacional que se utilizan al momento de realizar una exportación”. Y los objetivos específicos: identificar las ventajas y desventajas de los diferentes modos de transporte internacional para realizar una exportación; indicar los factores que se deben tener en cuenta al momento de la elección de un modo de transporte para realizar una exportación; mencionar los documentos que se necesitan al realizar un proceso de exportación de acuerdo a cada modo de transporte”.

La metodología desarrollada es la cualitativa, mediante el empleo del cuestionario de preguntas como instrumento, se procura encontrar respuestas al problema de investigación. La investigadora llegó a las siguientes conclusiones: el transporte internacional de las industrias trabajan por ser eficientes, en cuanto al proceso de exportación, considerando ciertos factores, tales como: documentos, medios de transporte, rutas, costos, términos de negociación, seguro, embalaje y envase, esto con la finalidad de establecer los costes del transporte y llegar a establecer acuerdos para prevenir riesgos, teniendo en cuenta las aduanas del país que proviene, esto con el objetivo de evitar conflictos, contratiempos, exageración en los costes, errores en los documentos, retrasos, daños en la mercancía, retenciones en aduanas.

La novena tesis consultada es la de Ruano (2019) con el tema de “Análisis de la Relación entre el Puerto de Esmeraldas y las Empresas Pesqueras: Deprodemar y Deriancomp” la realiza para la Pontificia Universidad Católica de Ecuador y opta por el grado académico de Licenciatura de Comercio Exterior. Esta investigación describe el siguiente objetivo General “Analizar la relación entre el puerto de Esmeraldas y las empresas pesqueras Deprodemar y Deriancomp”. Y los objetivos específicos: “Distinguir los servicios que brinda el puerto de Esmeraldas a las empresas pesqueras de la ciudad. Identificar la existencia de demanda de los servicios portuarios, por parte de las empresas pesqueras Deprodemar y Deriancomp”.

La metodología empleada es de corte cualitativo, ya que la investigación está apegada a la rama de las ciencias sociales, porque determinó una vinculación entre las industrias y el puerto, mediante el comercio exterior e interior; analizó de una manera minuciosa todos servicios que presta el sector pesquero del puerto marítimo de Esmeralda. En cuanto a los resultados de la investigación, se realizaron entrevistas a las organizaciones pesqueras de Esmeralda, para obtener información detallada de los servicios que demanda las industrias.

Como resultado, el puerto de Esmeralda no presta los servicios que necesita Deprodemar y Deriancomp, para la exportar materia prima y productos, ya que considera que el volumen de exportación es bajo. Por lo tanto, estas empresas demandan servicios en los puertos, entre los servicios que requiere son: las líneas navieras, que transportan cargas refrigeradas, donde es importante evitar el vencimiento de la mercancía. En el ámbito externo, las organizaciones demandan las licencias de exportaciones, que son directamente emitidas por las instituciones gubernamentales, por lo tanto, es un trámite que presenta retrasos en la entrega.

En referencia a los trabajos de investigación anteriormente consultados, se puede considerar que estos antecedentes sustentan el presente trabajo, así mismo deja conocimientos y

profundiza un poco más sobre los acontecimientos a nivel internacional en el comercio exterior marítimo, dejando rasgos positivos en el proceso enseñanza y aprendizaje como un aporte enriquecedor, a pesar de los episodios que dejó la Pandemia por COVID-19 y las consecuencias que generó en esos países se puede observar que existe una conciencia resiliente que busca avanzar y recuperar su economía. Punto importante para América Latina.

Antecedentes Nacionales

La primera tesis nacional consultada es la de Wilson Céspedes Sibaja (2022) titulada: “Estrategias aduaneras para la mitigación de los efectos negativos de la COVID 19 en la logística del comercio internacional de la Aduana de Peñas Blancas, Costa Rica”, la realizó para la Universidad Nacional y optó por el grado académico de Magíster en Gerencia del Comercio Internacional.

De esta investigación se desprendió el siguiente objetivo general: analizar las estrategias utilizadas por la Aduana de Peñas Blancas, Costa Rica. Para enfrentar los problemas generados por la pandemia de la COVID-19 y su efecto en la logística del comercio internacional y los siguientes objetivos específicos: identificar las medidas sanitarias que se aplicaron en la Frontera de Peñas Blancas, durante la pandemia de la COVID – 19; identificar cuáles fueron los costos económicos producto de las medidas sanitarias de la COVID-19, que afectaron las empresas del sector importador y exportador y que tramitan en la Frontera de Peñas Blancas; analizar cómo la falta de infraestructura potenció el impacto de la Covid-19 en la Frontera de Peñas Blancas.

La metodología aplicada es la cualitativa, mediante el uso de los instrumentos: entrevista, encuesta, preguntas se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

A manera de conclusión, se dio respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indicó que, producto del estudio realizado, se puede determinar que tanto el Gobierno como las empresas de Costa Rica, así como el mercado de Centroamérica y el de México, son mercados muy importantes para nuestra economía, por lo que ante este tipo de situaciones de crisis, se requiere contar con una mejor plataforma de coordinación y prevención para asegurar la continuidad del negocio y del comercio internacional.

Especialmente tomarlo en cuenta para los aspectos por incluir en el proyecto de Plan Integrado de Fronteras (PIF), financiado por el BID, por medio de mecanismos adecuados para que las fronteras de Centroamérica no se detengan.

Entre ellos se puede mencionar:

- La importancia de establecer a tiempo alianzas público-privadas en la toma de decisiones para la continuidad del comercio internacional y con mayor razón en tiempos de pandemia o situaciones de crisis donde debe prevalecer el liderazgo político, institucional, empresarial y gremial en la marcha, para tomar las mejores decisiones que beneficien a la mayoría de la población. Se recomienda a las autoridades del Ministerio de Salud lo siguiente:

- Que se realice de forma regular la revisión y análisis del Reglamento Sanitario Internacional, con el objetivo de divulgar ese documento de forma oportuna ante una nueva situación de pandemia.

- Ante la posibilidad de futuras pandemias, es relevante la aplicación de vacunas a todo el personal de la frontera de Peñas Blancas, ya que durante la pandemia por la Covid-19, los funcionarios de la Aduana y el Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG) de Peñas Blancas, no fueron considerados por el Ministerio de Salud como funcionarios de primera línea, a pesar a

que estaban presencialmente en la frontera y en contacto directo con mercancías y personas, lo que los expone a un mayor riesgo de contagio.

- Se sugiere realizar un estudio orientado a analizar los tiempos de duración en que se incurren en los distintos procesos de comercio en la Frontera de Peñas Blancas: importación, exportación, tránsito con el propósito de ver cuáles son las causas específicas que conllevan esos atrasos con la consecuente afectación en los costos de los dueños de las mercancías.

La segunda tesis nacional consultada es la de Wendy Calvo Soto, Sara Chavarría Herrera, Aryerie Moya Araya, Sebastián Villalobos Mesén, (2020) denominada: “Los conocimientos de embarque en formato electrónico y su incorporación al Acuerdo sobre Facilitación del Comercio: caso de Costa Rica”, realizada para la Universidad de Costa Rica y opta por el grado académico de Licenciatura en Administración Aduanera y Comercio Exterior.

Su objetivo general es “analizar los conocimientos de embarque en formato electrónico y su relación con el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio y el control aduanero en Costa Rica”. Y sus objetivos específicos: el primero, conocer el conocimiento de embarque electrónico a nivel internacional y en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, así como el control aduanero y las perspectivas teóricas para realizar la investigación.

El segundo, describir los conocimientos de embarque electrónicos dentro del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, la normativa y los procesos regulatorios en Costa Rica y en otros países modelo, así como el control aduanero; el tercero, diagnosticar los aspectos legales, logísticos, de control y regulatorios que conlleva para Costa Rica la incorporación de los conocimientos de embarques electrónicos.

La metodología aplicada es la cualitativa, con el uso de los instrumentos: referencias bibliográficas, páginas de organizaciones internacionales e instituciones pertinentes. 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, a través de la historia y la evolución, provocada entre otros asuntos por las convenciones internacionales encargadas de establecer las normas legales de su uso y las responsabilidades de las partes involucradas, el conocimiento de embarque llega a establecerse como se conoce hoy.

Sin embargo, en los últimos años, con el avance de la tecnología, ha presentado un nuevo reto hacia convertir un documento que históricamente y por su complejidad ha sido físico, a su versión electrónica para obtener la mayor cantidad de beneficios que trae este formato.

La necesidad de un cambio tecnológico ha sido reconocida por grandes jerarcas del país, con el fin de propiciar una mejor recaudación de impuestos, por lo que se puede decir que el conocimiento de embarque electrónico va de la mano con este gran cambio, ya que no sólo acelera el proceso de despacho de mercancías, sino que establece mayor control y seguridad.

Para lo anterior, se recomienda utilizar el *blockchain* como una solución descentralizada, de forma que el acceso sea gratuito, universal y transparente a cualquier parte relacionada con una transacción que involucre un conocimiento de embarque electrónico.

El Comité de Facilitación al Comercio de Costa Rica debe evaluar el escenario de la Unión Europea en el cual, los gobiernos aceptan los conocimientos de embarque electrónicos, de manera que se pueda desarrollar un plan de ejecución piloto local en donde los usuarios y las instituciones gubernamentales competentes puedan hacer un uso similar.

La tercera tesis nacional consultada es la de Sofía Bonilla Matamoros, Yuliana Vargas Acuña, Karina Vargas Calderón, titulada: “Análisis de la regulación aduanera a las empresas de servicios de logística en Zona Franca (SEL), en Costa Rica en el año 2018”, considerando su relación con el Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC la realizó para la Universidad de Costa Rica y opta por el grado académico de Licenciatura en Administración Aduanera y Comercio Exterior.

Se trazó como finalidad: analizar la regulación aduanera de las empresas de servicios de logística en Zona Franca (SEL) en Costa Rica en el año 2018 considerando su relación con el Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC.

Y como metas específicas: conocer el entorno internacional de las empresas de servicios de logística en Zona Franca (SEL) en el año 2018 así como las perspectivas teóricas para realizar la investigación; describir las empresas de servicios de logística en Zona Franca (SEL) en Costa Rica en materia de control durante el año 2018, considerando su historia, perspectivas y procedimientos; diagnosticar la regulación aduanera de las empresas de servicios de logística en Zona Franca (SEL) en Costa Rica en 2018 y su relación con el Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC.

La metodología utilizada es la cualitativa, a través de los insumos: la recolección y análisis de los datos, se afinan las preguntas de investigación en el proceso de interpretación, con la finalidad de entender el punto de vista de los actores estudiados se procura encontrar respuesta al problema investigativo. Se concluye que después de analizar la relación del AFC con la Reforma al Reglamento de Zona Franca, resulta de importancia, realizar una síntesis con las principales conclusiones, como resultado de la investigación.

Costa Rica es un país que busca aumentar su competitividad, mejorar el clima de inversiones y velar por el bienestar social y económico en general, para esto se apoya en distintas estrategias. Una de ellas, es brindar seguridad jurídica por medio de su adhesión a acuerdos internacionales y constante actualización en la regulación de su normativa nacional, de la mano con la facilitación al comercio.

A través de esto, ha podido incorporar nuevas figuras comerciales que aumentan el atractivo en la región, tales como las empresas SEL en Zona Franca. Bajo este contexto, se estudiaron los Acuerdos de Marrakech y de Facilitación del Comercio, de los cuales Costa Rica es parte, y el Convenio de Kyoto, del que Costa Rica aún no es parte, se enfoca en los puntos de mayor importancia para las SEL. De igual forma, la Legislación Nacional, como la Reforma al Reglamento a la Ley de Zona Franca realizada en el año 2018 y el Manual de Procedimientos Aduaneros 2019. Con esto se determina que el país ha realizado esfuerzos importantes por acoplar su marco legal a dichos acuerdos internacionales.

Por último, gracias al estudio y análisis realizado se logra llegar a recomendaciones referentes al tema, uno de los aspectos importantes a rescatar en el proceso de elaboración de la Reforma al Reglamento, fueron los avances que se tuvieron una vez que todos los involucrados abrieron la línea de comunicación, tanto los de nivel privado como público.

Por su parte, es importante que esta línea se siga aplicando, no solo en temas relacionados con las empresas SEL, sino con cualquier tema que requiera regulación aduanera. Una recomendación hacia PROCOMER es que en los primeros años de operación se elabore una estadística de crecimiento, con el fin de tener una visión medible, para determinar si la implementación de las empresas SEL cumplió con las expectativas generadas por el país.

Igualmente, estas estadísticas pueden generar alertas para posibles planes de acción, en lo que respecta a los eventuales cambios que se puedan generar a lo largo de las primeras operaciones.

La cuarta tesis nacional consultada es la de Murillo & Soto (2020): “Corroboración de la implementación de la normativa y recomendaciones sobre buenas prácticas, para la prevención del tráfico ilícito de drogas y otras actividades de delincuencia organizada, realizadas por medio de contenedores marítimos en la Terminal Moín, Costa Rica”, diseñada para el Instituto Costarricense sobre Drogas y opta al título de Especialista en Investigaciones Criminalística.

De esta investigación se define el objetivo general: conocer si las normas establecidas en la legislación internacional y nacional, y las recomendaciones de los Organismos Internacionales, referentes a la prevención del tráfico ilícito de drogas y de la delincuencia organizada, son aplicadas en la Terminal de Contenedores Moín, con la finalidad de identificar oportunidades de mejora en los procesos. Los objetivos específicos: identificar la normativa nacional e internacional, así como las buenas prácticas, aplicadas a la prevención y control del tráfico ilícito de drogas y delincuencia organizada, en las fronteras marítimas de Costa Rica.

También, identificar las recomendaciones emitidas por Organismos Internacionales para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas y delincuencia organizada, a través de contenedores marítimos. Identificar los procesos de los actores involucrados en la prevención y control de contenedores marítimos, en el puerto de Moín y por último, corroborar la aplicación de la normativa y buenas prácticas internacionales para la prevención y control del tráfico ilícito de drogas y delincuencia organizada a través de contenedores en el Puerto de Moín

La metodología aplicada es la cualitativa, siendo una investigación de tipo descriptiva, donde se describen los fenómenos presentes en el lugar, las autoras pretenden definir todas las acciones que van de la mano con las buenas prácticas y normas internacionales. Se utilizó la

entrevista semiestructurada, que permite la posibilidad de adaptarse a las inquietudes que expresan las personas entrevistadas, y ayuda a definir e identificar argumentos.

Se obtiene la siguiente conclusión: una vez que recopila la información, las investigadoras realizan un análisis donde se determina que no existe acuerdos interinstitucionales establecidos que beneficie el desarrollo de las actividades estratégicas entre instituciones, referente al tráfico ilícito de drogas y otras sustancias en los container marítimos, por lo que se estima que existe exportación de esas actividades conexas. En la actualidad, las acciones conjuntas son liberalizadas por una coordinación bien estructurada, pero necesita apoyo de otras instituciones para desempeñar la tarea. Por lo que se requiere el diseño de acuerdos que conlleven a las acciones, y promueve la inteligencia estratégica.

La quinta tesis nacional consultada es la de Alpízar & Gamboa (2019) llamada: “Acuerdo de Valoración Aduanera de la Organización Mundial de Comercio en la importación y exportación de vehículos automotores a partir de 2007 al 2017: Incumplimiento por parte de Costa Rica en la determinación del valor en aduana”, la realizó para la Universidad de Costa Rica y opta por el grado de Licenciatura en Derecho.

De esta tesis se define como meta: “determinar el incumplimiento por parte de Costa Rica en la determinación del valor en aduanas de conformidad con el Acuerdo de Valoración Aduanera de la OMC en la importación y exportación de vehículos automotores a partir de la última década”. Los objetivos específicos son: analizar la situación actual de Costa Rica en materia de aduana y el comercio exterior y evaluar las consecuencias que trae el incumplimiento del valor de aduanas de conformidad con el Acuerdo de Valoración Aduanera de la OMC en importación y exportación de vehículos.

En cuanto a la metodología se empleó una investigación deductiva, ya que aplica principios y teorías de expertos, con la finalidad de construir una conclusión referente al problema planteado. Los investigadores realizaron una investigación bibliográfica por medio de fuentes primarias y secundarias. Así mismo, el proyecto está basado en un enfoque cualitativo, explicando los fenómenos jurídicos en la aduana, referente al comercio exterior. La técnica utilizada fue la encuesta, por lo que se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Por último, se obtiene la conclusión de que Costa Rica usa un mecanismo de valores ficticios y mínimos para estimar el valor de impuestos aduaneros referente a los vehículos importados y exportados, esta práctica estaba vulnerada por los Acuerdos de Valoración Aduanera. Este país establece un proceso basado en la elección del cliente si acepta factura o no. El valor de transacción es cambiado por otros métodos de valoración. Esta medida establece una tarifa para el establecimiento del precio del vehículo, por lo que es conveniente evitar la extorsión. Según (Alpízar & Gamboa, 2019) realiza el siguiente argumento:

El Acuerdo de Valoración Aduanera adscrito al GATT permite mantener entre los diferentes países objeto de comercio internacional un sistema de valoración equitativo, uniforme y neutro, no fundado en valores arbitrarios o ficticios, lo cual supone que el valor aduanero se fija por el precio de venta de las mercancías importadas. Para salvaguardar los intereses y principios contemplados en el Acuerdo, los países miembros se obligan a adaptar sus legislaciones según los lineamientos, de manera que no exista disconformidad en las normas que derive en obstáculos del comercio mundial (artículo 22 del Acuerdo).

La aplicación de estos valores arbitrarios o ficticios exageradamente pasan a los valores en aduana. Entonces no su cumple el artículo 7 del Acuerdo de Valoración, que dispone el

protocolo para desconocer el precio de la transacción, lo que se enfoca las investigadoras es en buscar el valor en aduana correcto. Es importante señalar que “el Acuerdo de Valoración el uso del valor de transacción en la mayoría de los casos, para aquellos casos taxativos donde se permite desaplicar, entendiéndose que el valor de transacción se ajuste a un valor real en condiciones normales de mercado” (p.142)

La sexta tesis nacional consultada es la de Quiróz (2018), con el tema de “Elaboración de un plan de exportación hacia un potencial mercado identificable” la realiza para la Universidad Latina y optó por el grado académico de Licenciatura de Administración de Negocios con énfasis en Comercio Internacional.

De ahí se planteó: “diseñar un plan de exportación, que considere estrategias de internacionalización, para obtener rentabilidad de la producción, para el II cuatrimestre, 2018”. Y los objetivos específicos son: “identificar las condiciones de producción con que cuenta la finca”; “estudiar el entorno global en el cual participa La Chila, considerando sus variables de microempresa”; “determinar los posibles costos de internacionalización necesarios para trasladar las mercancías de interés”; “evaluar las técnicas y herramientas actuales de comercio internacional, que permitan adaptarse al plan objeto de diseño”.

Su metodología es un enfoque cualitativo, por lo que permitirá analizar el contexto teórico del plan de exportación, que sería un requisito para la exportación e importación. Así mismo es importante conocer las técnicas de comercio exterior e interior para dar solución al problema planteado. La técnica que emplea es la encuesta, se procura encontrar respuesta al problema de investigación. También la investigadora realizó el estudio desde un contexto cuantitativo, incluyendo la capacidad productiva y el área disponible, siendo punto importante

para el plan de exportación, definiendo un presupuesto, incluyendo costos para el diseño del plan exportador.

Se llegó al punto de que el dueño conoce sobre los elementos importantes para realizar una producción de manera eficiente. Según Quiróz (2018) señaló que las unidades de 20 pies es posible movilizar un máximo de 14.288,00 kg de esta mercancía, 28.400,00 kg en contenedores de 40 pies y 28.512,00 kg en los de 40 pies alta capacidad. B. Será posible enviar en contenedores de 20 pies un máximo de 20 unidades al año y 10 unidades en el caso del tamaño 40 pies o 40 pies alta capacidad (p.141)

Se considera que los envíos en unidades de pies, el valor o costo del producto son altos, en el caso de los envíos en contenedores en el sector marítimo. Por lo que los costos por concepto de envío, en este caso solo absorben un 17% del monto promedio de venta según el destino, y el precio de venta es alto en comparación con el valor que corresponde por las ventas, en la que cotiza el mercado. La actuación de las exportaciones del sector agrícola en Costa Rica, “ha sido creciente en los últimos años, 7,43% para el periodo 2015–2016. También, el saldo entre exportaciones e importaciones del mismo periodo fue positivo para Costa Rica” (Quiróz, 2018, p.144).

La séptima tesis nacional consultada es la de Corrales & Fernández (2022) titulada “Desarrollo de la estrategia de inserción al mercado internacional para la pequeña empresa Mística Chocolate, San Ramón, Costa Rica”, la realiza para la Universidad Técnica de Costa Rica y opta por el grado académico de Licenciatura Logística Internacional.

De esta investigación se menciona el siguiente objetivo general: “definir la estrategia de inserción al mercado internacional para la empresa Mística Chocolate en el 2022”. Y los objetivos específicos: “realizar el diagnóstico de exportación a la empresa Mística Chocolate

para el 2022”; “analizar el mercado meta internacional, identificando características y tendencias del consumidor para la inserción de Mística Chocolate en el mercado panameño en 2022”; “identificar los requisitos legales, comerciales y aduaneros para la exportación de los productos de la empresa Mística Chocolate en el 2022”; “identificar los medios de financiamiento y asesoramiento para la exportación de productos costarricenses en el 2021-2022”; “desarrollar el plan logístico para la inserción en el mercado internacional de la empresa Mística Chocolate en el 2022”.

La metodología aplicada es investigación documental, histórica y descriptiva, utilizando un enfoque mixto, donde las investigadoras recolectan los datos para comprobar la hipótesis planteada, en base a los análisis estadísticos y la medición numérica, para probar teorías y establecer unos patrones de comportamiento. Se emplea la entrevista como técnica que procura encontrar respuesta a la problemática presente. Corrales & Fernández (2022) afirma que:

Para los instrumentos empleados en la investigación se procura generar un diagnóstico situacional de la empresa y una entrevista con la propietaria de Mística Chocolate. Por esto, en ambos instrumentos se obtendrían tanto aspectos cualitativos como cuantitativos, de acuerdo con la formulación del diagnóstico y entrevista y sobre cómo estas se lleven a cabo. Además, se genera una encuesta para saber los gustos y preferencias del consumidor panameño, la cual sirve para tener información más verídica y certera para conocer la posible demanda del producto (p.45).

Se obtiene las siguientes conclusiones: como elección Panamá es un mercado importante, que toman en cuenta para realizar una primera exportación, debido a los altos niveles de consumo de productos como el chocolate. Puesto que se dice que Costa Rica es uno de los principales importadores de cacao. Otro motivo es por la cercanía, y el Tratado de Libre

Comercio Costa Rica-Panamá, siendo el consumo de chocolate un mercado atractivo internacionalmente. Referente a las barreras con los aranceles y otros requisitos, se determina que el producto necesita un registro y los permisos de importación en Panamá emitidos por el Ministerio de Salud.

La octava tesis consultada es la de Barahona & Mora (2018) con el tema: “Regimen jurídico marítimo costarricense y su comparación con otras realidades internacionales”, la realiza para la Universidad de Costa Rica, para optar por el grado académico de Licenciatura en Derecho.

De esta investigación se desprende el siguiente objetivo general: “analizar los regímenes jurídicos marítimos de Costa Rica” y los siguientes objetivos específicos: “comparar los regímenes jurídicos marítimos costarricense con otras realidades internacionales”; “evaluar la situación actual del comercio marítimo costarricense”.

La metodología puesta en práctica es la cualitativa, con el uso de los siguientes instrumentos: el cuestionario para encuesta, se procura encontrar respuesta al problema de investigación. Por último, los autores plantean las siguientes conclusiones: el derecho marítimo, en el contexto internacional, es importante alcanzar uniformidad en los criterios, en virtud que día a día se encuentran actores internacionales, por lo que se considera que el derecho marítimo es transformable, debe estar revisando y ajustando las normas según la realidad. Para Costa Rica, los convenios internacionales describen temas de responsabilidad en el traslado de mercancías vía marítima. Entonces, los convenios internacionales, deben puntualizar su aplicación en los países que ratificaron su decisión.

En resumen, estos antecedentes han sido abordados para este tema de investigación, puesto que deja un apoyo cognoscitivo en este trabajo. A pesar de la crisis que se vio sumergida

Costa Rica tras la pandemia, aún continúa comportamientos resilientes en las personas, que trabajan a diario e investigan más sobre temas relacionados con el comercio, todo esto para impulsar la economía costarricense. En las tesis se logró apreciar diversas teorías, contenido teórico, que marca una pauta en la construcción del conocimiento, logrando así alcanzar el objetivo de la investigación.

Proyecciones

El objetivo general de esta investigación es analizar la incidencia de la pandemia por COVID-19 en el comercio marítimo para Costa Rica entre 2020 al 2023. Para ello, es necesario aplicar la técnica de observación, verificar todos los acontecimientos que pasaron entre ese período y los episodios recientes del año 2023, sin dejar a un lado la importancia del comercio marítimo para Costa Rica. Una vez observado todos los acontecimientos, se procederá a analizar y de los resultados obtenidos, llegar a las conclusiones. En este apartado se abordará los objetivos de la investigación y se analizará cada uno de sus elementos.

1. Realizar un análisis comparativo de la incidencia del COVID-19 en el comercio marítimo para Costa Rica entre 2020 al 2022

Análisis Incidencia del COVID-1 para Costa Rica 2020.

- a) El costo de las rutas marítimas entre Costa Rica y China, afectó notablemente en el 2020. A diez años de la firma del tratado de Libre Comercio entre China y Costa Rica, aún se mantienen los lazos de negociación.

- b) El desbalance que enfrenta el comercio internacional a nivel mundial, el sector marítimo ha cambiado las rutas, donde prefieren trasladar contenedores vacíos a Asia, por lo que esta situación generó escasez, y aumento de las tarifas de transporte y precio de materia prima.
- c) Aumento en los costos operativos de los fletes vía marítima, las restricciones impuestas en los países, dejó los contenedores varados.
- d) En Costa Rica los exportadores reclaman en que se vuelva a negociar las tarifas en el terminal de Contenedores de Moín, debido al costo de movilización de los contenedores el monto es mayor a \$207, lo que se cancelaba en los muelles de Japdeva.

Análisis Incidencia del COVID-19 para Costa Rica durante el 2021.

- a) Con el proyecto de ley buscan disminuir las afectaciones en el sector productivo y los clientes, motivado al aumento exagerado de los fletes marítimos.
- b) El establecimiento de valor del flete de mercancías en los contenedores que transportaban vía marítima.
- c) Incremento de los costos internacional del transporte marítimo, afectó la economía de Costa Rica.
- d) Con el retraso en el tránsito de los contenedores a nivel local, en los puertos de Estados Unidos y Europa, ocasionó daños a la economía.

Análisis Incidencia del COVID-1 para Costa Rica 2022.

Los contenedores que se encontraban varados en el Salvador reanudan el camino a Costa Rica.

- a) Comerciantes e importadores solicitaron la aprobación de la ley para bajar costos de fletes marítimos. Esta situación se presentó en los dos primeros meses de 2022.
- b) Costa Rica promovió la oferta de alimentos en la feria del sector en medio Oriente, algunos de los productos que exportan son: el café, azúcar orgánica, frutas deshidratadas.
- c) Se promovió la exportación de Piña a Israel.

2. Determinar el estado del comercio marítimo en Costa Rica en referencia al 2022.

La economía de Costa Rica, es dependiente de Estados Unidos, en cuanto a las exportaciones de bienes, el 40% son de las importaciones y el otro 40% son de las exportaciones. Por lo que el objetivo de esta región costarricense es seguir con la transformación de los países que son miembros socios, como una estrategia de negocio entre las naciones de Medio Oriente, Asia, América Latina y Europa.

Una de las amenazas más anunciadas de la economía costarricense es la sostenibilidad fiscal, lo que es vulnerable para la situación financiera, debido a la dependencia con las entidades bancarias del financiamiento internacional y el exceso de dolarización de los créditos. A pesar del adelanto en las reformas, la desigualdad en el mercado laboral, la debilidad en las condiciones de productividad, los constantes cambios climáticos, siguen siendo un reto para el futuro del país. (Secretaría de Estado de Comercio, 2021).

En cuanto a la estabilidad de las políticas tradicionales y su talento humano, se ha direccionado como una estrategia de atracción para los inversionistas extranjeros en el país, ya que se convierte en un sector competitivo. No obstante, se evidencia que existe falta de habilidades y retrasos en los servicios de telecomunicaciones y transporte, también la existencia

del exceso de burocracia, lo que origina limitación en la integración a las cadenas de distribución del comercio exterior de mayor valor. Sea los esfuerzos de Costa Rica, los resultados de este proceso de integración, en el sector de la economía internacional ha crecido exitosamente, a pesar de los daños ocasionados por la crisis sanitaria.

El comercio exterior costarricense se ha caracterizado por lograr un índice alto hasta la crisis de la pandemia, debido al sector turístico, pero enfrentó un saldo negativo en relación a la mercancía, donde se ha observado un aumento en las exportaciones de productos agrícolas y frutas, debido la coyuntura débil de los años anteriores. Por lo general, en el país se deduce un saldo favorable 86%, entre los rubros de mayor crecimiento son los equipos médicos y de precisión que son exportados a EEUU (Secretaría de Estado de Comercio, 2021).

Por otra parte, el Gobierno programa proyecto de Ley para mitigar los aumentos del transporte marítimo, denominado: “Valor del flete de mercancías contenerizadas que se transporta por vía marítima”, pretende reducir los exagerados aranceles por concepto de flete, para apoyar al sector productivo y los consumidores. Aún se mantiene la crisis de los contenedores. La iniciativa es del gobierno, la idea es establecer valores permanentes en los fletes de mercancía, y los impuestos en los puertos. Los valores de referencia, que dio propuesta el gobierno están basados en el análisis de los datos de las declaraciones de importación del año 2019, antes de los episodios de la pandemia, y la crisis actual de contenedores (Comercio Exterior Costa Rica, 2021).

En Costa Rica, el gasto por concepto de transporte de mercancías que es importada es parte del valor en Aduana, por lo tanto, el incremento impacta en el valor de los costos final de importación. Según Comercio Exterior Costa Rica (2021) afirma que “el proyecto pretende que

la base imponible de los derechos y tributos a la importación, se determine con base en el valor de referencia del flete declarado de puerto a puerto” (párr.5).

Tabla 1. *Tasa de valor de flete marítimo*

País de Procedencia	Valor de Referencia	Valor de Referencia
	Contenedores 20 Pies	Contenedores 40 Pies
Asia	\$1.600	\$ 2.000
Europa	\$1.300	\$ 1.550
Estados Unidos, Costa Este	\$ 2.000	\$ 2.500
Estados Unidos, Costa Oeste	\$2.500	\$3.000
Canadá	\$ 2.000	\$ 2.500
México	\$ 1.500	\$ 2.000
Argentina, Uruguay, Brasil, Colombia, Perú, Ecuador, Caribe Y Chile	\$ 1.500	\$ 2.000
Resto del Mundo	\$ 2.000	\$ 2.500

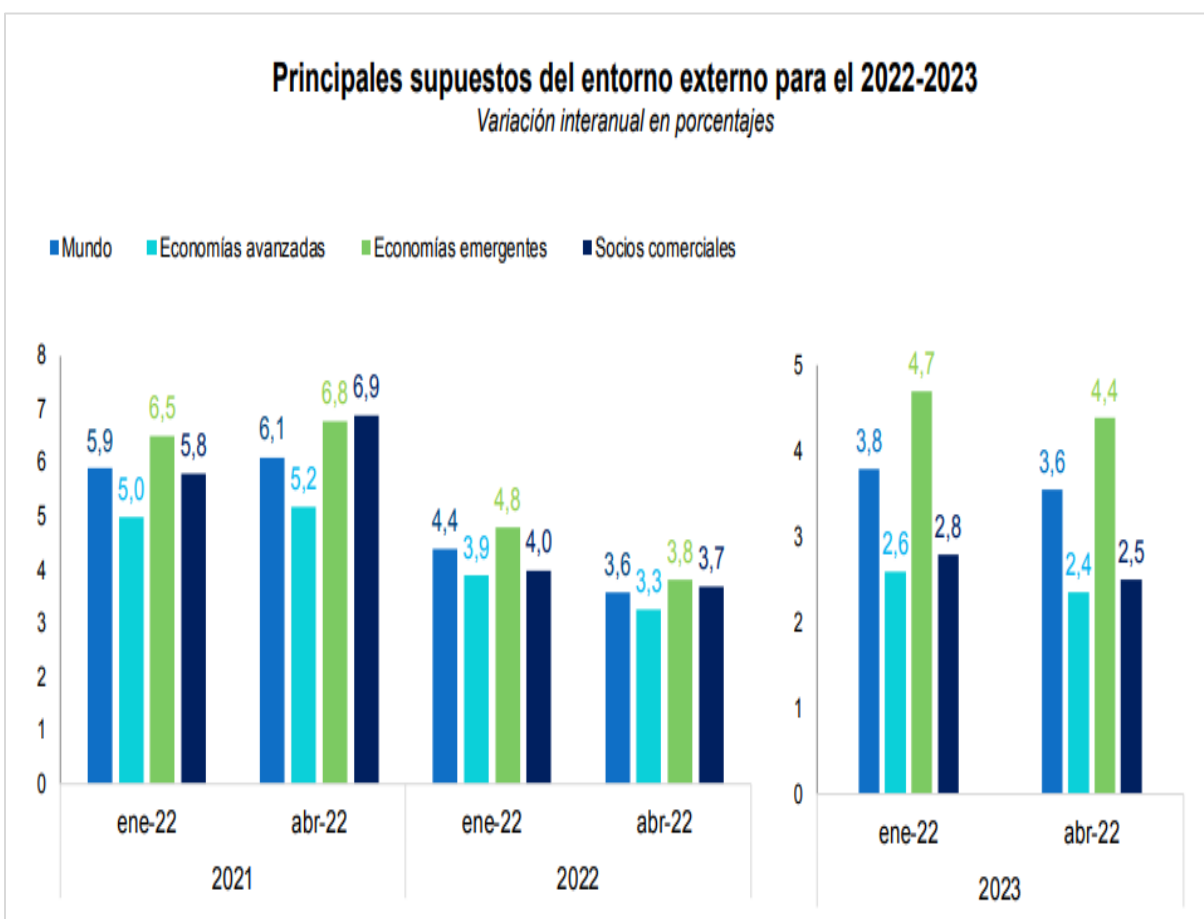
Fuente: (Comercio Exterior Costa Rica, 2021)

3. Establecer proyecciones del comercio marítimo en Costa Rica para el segundo semestre del 2023.

Las proyecciones para el 2023, están sujetas un poco a incertidumbre, motivado a las nuevas variantes del COVID-19. La recuperación del comercio a nivel mundial viene acompañada desde el 2020 por restricciones, esto ocasionó congestión en el servicio de transporte vía marítima y los puertos, que dejó consecuencias como un evidente número de fletes e impuestos en la aduana.

En cuanto a las proyecciones a nivel mundial con relación a Costa Rica, (Cubero, 2022) afirma que “Los organismos internacionales revisan a la baja las perspectivas de crecimiento mundial, principalmente por el impacto económico de la guerra de Rusia en Ucrania” (p. 33). En el siguiente gráfico se describen los principales entornos a nivel externo que se estima entre 2022 a 2023.

Ilustración 1. Principales supuestos del entorno externo para 2022-2023, Variación interanual en porcentajes



Fuente: Banco Central de Costa Rica, con información del informe “Perspectiva de la economía mundial” del Fondo Monetario Internacional, abril 2022.

La economía mundial, en cuanto al entorno internacional, tiene proyecciones adversas en relación a la economía nacional. Como se describe en el siguiente gráfico.

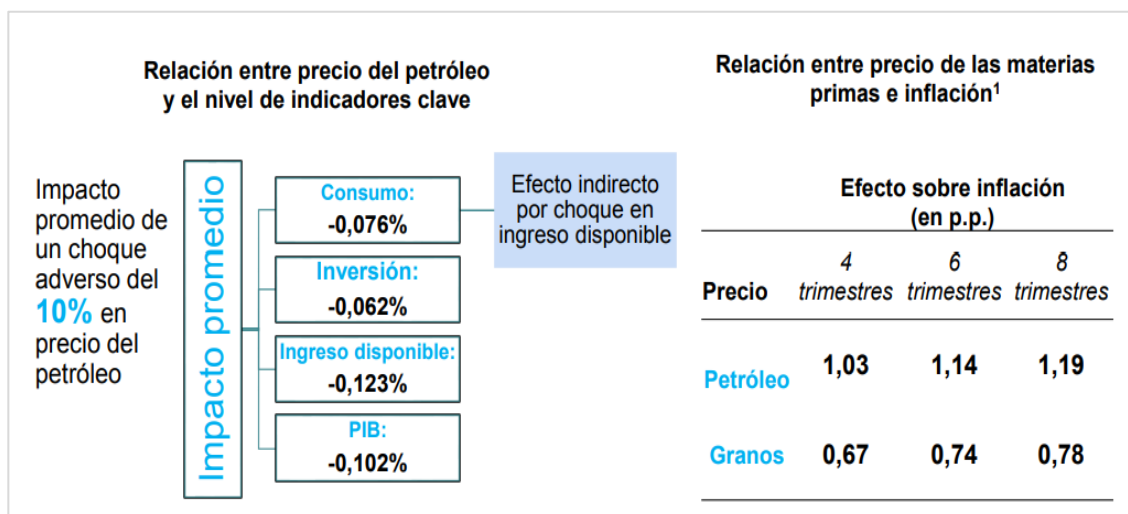
Ilustración 2. Principales suposiciones del entorno externo para el 2022-2023

	IPM abril 2022			IPM enero 2022	
	2021 est.	2022 proy.	2023 proy.	2022 proy.	2023 proy.
Crecimiento Estados Unidos	5,7	3,7	2,3	4,0	2,6
Crecimiento socios comerciales, promedio	6,9	3,7	2,5	4,0	2,8
Inflación socios comerciales, promedio	1,0	5,6	2,8	3,8	2,3
Precio del petróleo (USD)	76,4	110,7	102,4	89,6	83,7
Variación %	56,6	44,9	-7,5	17,3	-6,6
Términos de intercambio, variación %	-5,6	-4,4	0,6	-2,9	0,0
SOFR 6 meses (a diciembre)	0,0	2,6	2,6	1,2	1,5

Fuente: Banco Central de Costa Rica, con información de Perspectiva de la Economía Mundial del FMI, enero y abril 2022.

Los efectos que se esperan de la economía de Costa Rica, en relación al comercio interno y su relación con los canales financieros y comerciales, están constantemente sumergidos sobre los problemas que generó la inflación, el tipo de cambio monetario, la tasa de interés, el Producto Interno Bruto.

Ilustración 3. *Efectos que se espera de la Economía costarricense*



Fuente: (Cubero, 2022)

Capítulo II: Marco teórico

Historia del Comercio Internacional

Costa Rica, durante el periodo colonial, presentó alto índice de pobreza, se encontraba aislada de las poblaciones que conformaban el imperio de España. En el siglo XIX presentó un cambio en cuanto a la modernización económica, donde se comenzó a ver rasgos importantes de exportación de cultivos agrícolas, pero no se observaba evolución en comparación con otros países de Latinoamérica.

Las exportaciones de café y banano fueron los agentes más fuertes en el siglo XIX. Siguió siendo la fuente de ingreso más importante para el país y para Latinoamérica, que condujo a formar unas relaciones más dependientes con Estados Unidos, Europa Occidental, convirtiéndose en proveedor de la materia prima y comprador de alimentos y materia prima. Entre los años 1880-1890, el comercio exterior de Costa Rica se realizó vía terrestre, marítimo (León & Peters, 2019).

El comercio internacional, formó parte esencial del proceso de exportación agrícola, en el año 1880 se convirtió en un segundo aspecto importante para la economía de Costa Rica. El comercio exterior en el Periodo Colonial, se involucró en el comercio bajo un concepto muy pequeño, acompañado del imperio español. A pesar de las medidas del imperio español por mejorar las condiciones económicas, con la Reforma Borbónica a mediados del siglo XVIII, los negociantes de Guatemala se opusieron a estas medidas, cuando Costa Rica logró su independencia, su economía quedó bastante fracturada.

A pesar de todo, el comercio internacional creció en el siglo XIX, con la producción de café y banano. Entre los años 1830 a 1840 creció significativamente el sector industrial, cuando

inició el proceso de exportación de café a países como Inglaterra, se sumaron nuevos clientes de Gran Bretaña, y el comercio internacional comenzó a ver indicios de crecimientos muy importantes después del año 1840. Con el establecimiento de la exportación e importación en Puntarenas y San José, específicamente en la costa del Pacífico, los comerciantes lograron tener un contacto con Europa, y otros países occidentales, convirtiéndose en un potente comercio en el país. Arrancó la inmigración del ron a esta región costarricense y se conformaron clases de comerciantes.

En el año 1863, los inversionistas de Gran Bretaña, y agricultores de café de las zonas de Costa Rica, unieron su capital y se creó el Banco de la nación, llamado Banco Anglo Costarricense. Con esta idea, surgió la necesidad de crear un Ferrocarril para trasladar mercancía a la costa atlántica, para darle salida al café, en tierras moderadamente alta de Costa Rica, evitando los viajes largos por América Sur, reduciendo los costos que implica el embarque (León & Peters, 2019)

En el año 1870, comenzó la construcción de la línea de ferrocarril, con financiamiento de los bancos de Gran Bretaña, logrando la modernización de la economía de Costa Rica, y cerrando la dependencia con Europa, abriendo comercialización a Estados Unidos. Para el Estado el comercio es una actividad económica que los individuos realizan desde el comienzo de la civilización, como por ejemplo la era arqueológica. Desde un contexto histórico, la transacción entre los individuos, cuando uno de ellos posee un bien que otra persona necesitaba, se realizaba un intercambio entre ambos (León & Peters, 2019).

La integración de las zonas costeras de 1900

El papel desempeñado por el medio de transporte marítimo fue una contribución que ayudó a dar apertura a las zonas costeras sin tenían acceso vía terrestre a mediados del siglo XX. Con el comercio de cabotaje se redujo notablemente por la competencia, traían gasolina para los ferrocarriles. Este surgimiento comercial indujo nuevas políticas económicas en Costa Rica y otros países de Latinoamérica. Varios países pasaron a ser dependiente de una exportación, como es el caso de Costa Rica que vendió el café en cantidades pequeñas a los países vecinos.

En la década de 1880, el sector de la importación se vio afectada con el gasto de divisas fuera del país, lo que trajo consecuencias al comercio. Por lo tanto, el gobierno de Costa Rica, tomó la decisión de desembolsar una cantidad muy alta de divisas para comprar alimentos. La disminución de los precios del grano, perjudicó significativamente la economía costarricense (León & Peters, 2019)

Por un lado la evidencia indica que el comercio en Costa Rica, en el año 1880, comenzó el internacional con la importación y exportación. Los comerciantes extranjeros, contaban con varias ventajas, motivado al tipo de negociación y las influencias de los familiares apoyados por acuerdos y firmas de convenios marítimos de esos países nativos. Generando la iniciativa de algunas personas de Costa Rica, a unirse con las sociedades mercantiles de los extranjeros. Fue así como construyó la dependencia de Costa Rica.

Por otro lado a principio de los años 80, en Costa Rica se ocurrieron varios acontecimientos que condujeron en una situación crítica, por consecuencia de la combinación de varios factores en su estructura, debido a un modelo de mercado doméstico, el exceso de mano de obra, las políticas gubernamentales, basada en la sustitución de las importaciones, lo que

originó disparidad en los precios. La separación de los bienes y servicios en el entorno comercial. Los elevados precios, que dejó a los empresarios llegar a tener una identificación sana de la actividad económica productiva con mejores expectativas.

Por una parte, esta situación generó una contrariedad en las exportaciones, dedicando a las empresas a producir para realizar las ventas en el país y olvidarse de exportar. Por otra parte, la crisis petrolera y el boom del café todo esto surgieron en los años setenta. A principios de los años 80 hubo una recesión e índices altos de inflación a nivel internacional (Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica, 2018).

En varios aspectos, Costa Rica referente a su desarrollo tiene una larga trayectoria, considerando que a pesar de la crisis en que se sumergió, es un país con mayor índice de ingresos, donde experimentó un ascenso a nivel económico en los últimos 25 años. Todo el progreso obtenido, se debe a la apertura que les dio la nación a los inversionistas extranjeros, que lideró el comercio. Es un líder a nivel mundial en cuanto a políticas en el comercio exterior. Considerando que posee una de las tasas más baja de pobreza de América Latina. Según Banco Mundial de Costa Rica (2022) señala que la “proporción de la población con ingresos inferiores a US \$5,5 por persona por día disminuyó ligeramente de 13.2 a 10.6% entre 2010 y 2019” (parr.3).

A pesar de que está enfrentando desafíos sociales y fiscales, que incrementaron con la llegada de la Pandemia, ha golpeado muy fuerte la economía y el comercio exterior. La consolidación fiscal, que inició en el año 2018, tuvo una interrupción con el aumento de los gastos, colapsando los ingresos en el país durante la Pandemia. Por lo que la tasa de desempleo se duplicó, en el año 2020 y la tasa de pobreza aumentó al 16%. (Banco Mundial de Costa Rica, 2022). Para el año 2021 se reflejó un desempeño económico y orden disciplinario en materia de gastos, que logró la consolidación a nivel fiscal, dejando resultados positivos para el mercado laboral y la sociedad.

Según (Banco Mundial de Costa Rica, 2022) “el Producto Interno Bruto se recuperó un 7,6 por ciento en 2021 después de la mayor caída en cuatro décadas en 2020” (párr.7).

Desarrollo del comercio en Costa Rica

“Las exportaciones de bienes crecen 16% en primer trimestre del año y las de servicios recuperan dinamismo” (Moya, 2022, párr.13). En el primer trimestre del año 2022, las exportaciones obtuvieron una cifra elevada de \$3.875.000 producto de exportaciones, en comparación con el 2021 que obtuvo \$534.000, lo que evidencia un aumento importante. A pesar que el sector agrícola bajó 1%, por la situación en Europa, se puede considerar que Costa Rica viene recuperando su economía paulatinamente (Moya, 2022).

Según un estudio realizado por el Instituto de Investigaciones de Ciencias Económicas de la Universidad de Costa Rica (IICE-UCR), la economía nacional registró un crecimiento de 6,92 % durante el primer trimestre de 2022 en comparación con el mismo periodo del año anterior (Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Panamá, 2022, p.69)

Estos datos estadísticos representan un descenso en cuanto a la mejora económica, la cual registró una disminución porcentual de dos puntos, según el registro del cuarto trimestre de 2021, lo que evidencia que a pesar que la economía bajó en el primer trimestre de 2021, hubo un considerable avance positivo.

En cuanto a las proyecciones, se reportó un incremento en el segundo trimestre de 4.2%. En los sectores con mayor aumento, fue el turismo, los servicios de transporte y almacenamiento. El sector de la agricultura, pesca, silvicultura, presentó una caída de -0,7% (Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Panamá, 2022).

Los principales factores que han inducido la economía de Costa Rica, es el consumo de las familias y el servicio de construcción. Asimismo, los bienes y servicios (exportaciones) aumentan considerablemente.

Exportaciones de Costa Rica 2021

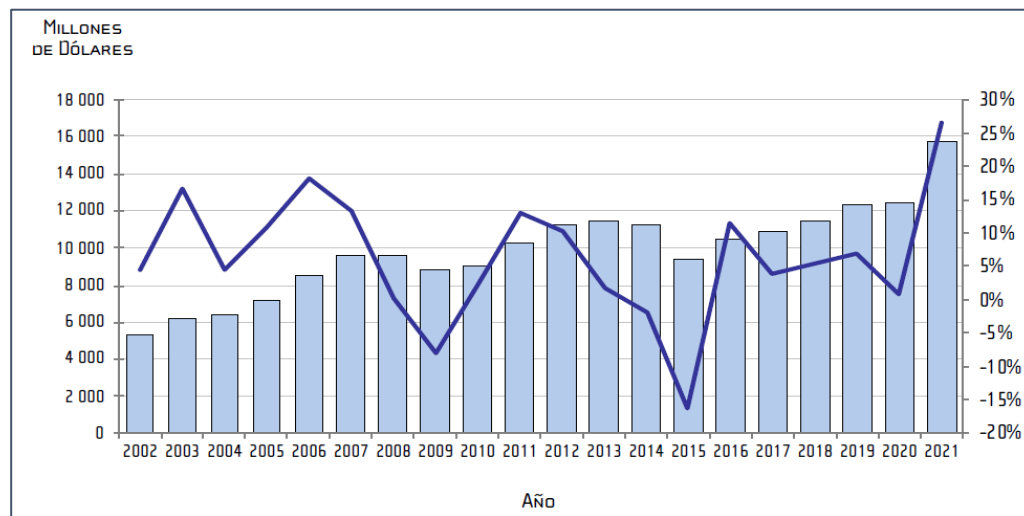
Según Banco de Desarrollo de América Latina (2021):

En el 2021, Costa Rica exportó 15 691 924 681 dólares correspondientes a 5.009 productos (SAC, 12 dígitos) destinados hacia 156 países. Estados Unidos representó el principal destino para las exportaciones de bienes desde Costa Rica con un 42,30 % del total del valor exportado, aproximadamente 6 638 millones de dólares (p.15).

Los principales países destino que recibieron las exportaciones de Costa Rica incrementó un 35,82% del valor en la aduana. “Entre estos destinos se encuentran, Holanda y Bélgica por parte de Europa, países de la región centroamericana y México, así como China por parte de la región asiática (465 millones de dólares)” (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, 2022, p.15).

Ilustración 4. Costa Rica, valor de las exportaciones en dólares y distribución porcentual

2021



Fuente: (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, 2022)

■ Valor de exportación — Variación porcentual anual

Exportaciones según región geográfica

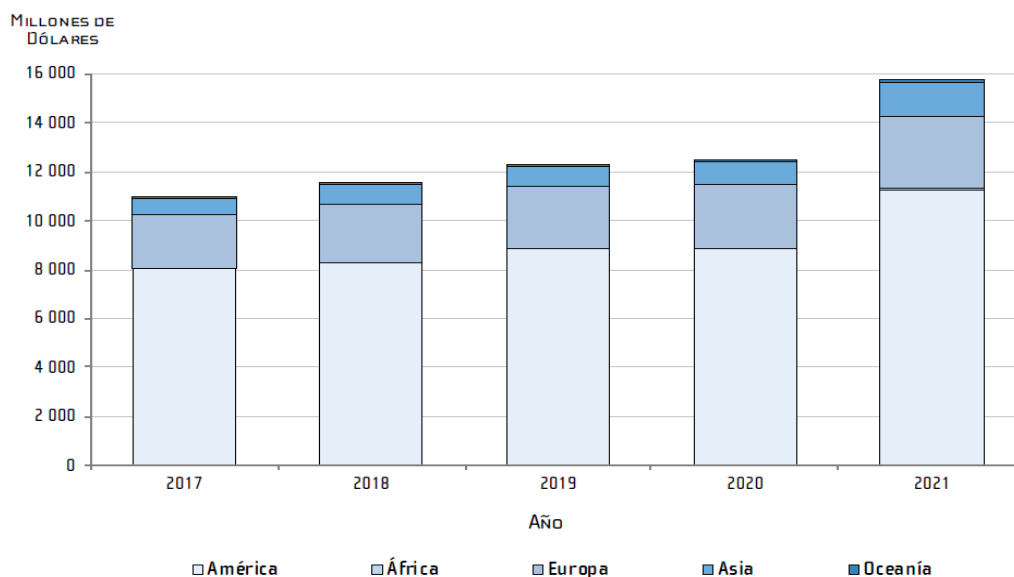
Entre 2002 y 2021, el comercio de exportación de bienes en Costa Rica, logró alcanzar un valor importante a nivel aduanero más alto, para 2021 que equivale a \$16.691.000, con una tasa de variación en el año de 26,54%, mayor que en el año 2020. Además, la tasa de variación porcentual anual fue del 26,54 %; en comparación con el valor de exportación del 2020 (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, 2022). En los últimos siete años, se ha observado un alto crecimiento en las exportaciones, para el 2021 a pesar de las consecuencias que dejó la Pandemia, las exportaciones aumentaron. En la tabla número 2, describe el valor aduanero de exportación en Costa Rica.

Tabla 2. *Costa Rica valor aduanero exportado en millones de dólares y variación porcentual anual, entre el año 2002-2021*

Países	Valor	Porcentaje
Exportaciones	15 691 924 681	100,00
Estados Unidos	6 638 250 820	42,30
Holanda (Países Bajos)	1 093 237 253	6,97
Guatemala	750 670 725	4,78
Bélgica	749 710 557	4,78
Panamá	633 463 543	4,04
Nicaragua	627 804 066	4,00
Honduras	522 942 536	3,33
China	465 438 577	2,97
El Salvador	407 148 773	2,59
México	370 883 659	2,36
Los demás países ^{IV}	3 432 374 172	21,88

Fuente: (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, 2022)

Para Costa Rica, el continente americano fue el principal destino para las exportaciones en el 2021, alcanzó un 71,42% el valor en la aduana, en comparación a Europa se ubicó en el segundo lugar en exportación. En el siguiente cuadro, se describe el precio aduanero de exportación, donde se observa un incremento valor anual, logrando un monto de \$3.292.000 en relación al año 2020 (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, 2022).

Tabla 3. Costa Rica, Valor aduanero exportado en millones de dólares, 2017 – 2021

Fuente: INEC-Costa Rica. Estadísticas comercio exterior, 2021

En el año 2021, el régimen de exportación en la Zona Franca contempló \$9.325.000, el comercio marítimo alcanzó un 31,59%, con \$7.108.000 siendo el canal de comercio exterior más utilizado para las exportaciones. Las exportaciones con mayor incremento que reportó aduana en el 2021, fueron en marzo, con \$1.447.000. En cuanto a las importaciones, el valor más alto es de 71,20%, en su mayoría por medio marítimo, alcanzando \$11.746.000. También, el transporte marítimo logró un ingreso de \$264.000.000 (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, 2022).

Panorama económico de Costa Rica 2023

Según Cubero (2022) realiza el siguiente argumento:

El PIB crecerá un 3,2% en 2022 y un 2,6% en 2023. La demanda interna se fortalecerá moderadamente en 2022 y las exportaciones se beneficiarán de la reactivación del sector turístico en el último trimestre de 2022 y en 2023. Las tensiones geopolíticas afectarán a Costa Rica a través de una demanda externa más débil y un aumento de las presiones inflacionistas derivadas de la subida de los precios de los productos básicos (alimentos, energía y transporte). La inflación alcanzará el 5,7% en 2022 y 5.6% en 2023 debido a las persistentes presiones inflacionistas externas y a la reducción de la capacidad ociosa interna (párr.2)

En el año 2021 se reportó un aumento del Producto Interno Bruto de 7,6%, el Banco Central de Costa Rica estimó que la economía tendría un incremento de 3,9% para este año y para el 2023 se espera un 4% (Cubero, 2022). En referencia al aumento para los períodos 2022-2023, la actividad comercial aumenta vertiginosamente. El mayor incremento, se debe a la demanda existente en la economía interna, entre ellos se considera el consumo en las familias, así mismo, la inversión en el sector privado y la novedad del aumento en las exportaciones.

Por su parte, en cuanto a la situación de los impuestos fiscales, las medidas tienen menos presión en la población, con el objetivo de aumentar el sector económico, el comercio marítimo, terrestre entre otros. En el 2022-2023, se proyecta que continúe creciendo el consumo en las familias costarricense, aumente la inversión y la exportación. La Reforma Fiscal permitió bajar las tasas de interés de las deudas por parte del Gobierno (Estrada, 2022). En este sentido el mismo, autor señala que “La inflación se mantendrá dentro de un rango meta de 3% +/- 1 p.p, aunque se estima que comenzará el tope alto de ese rango, es decir, 4% en los primeros meses del 2022 y luego volverá a bajar” (p.7).

En virtud de lo antes expuesto inicia el reverso expansivo de una política monetaria. Ese tipo de reversión del tipo de política económica de la situación crítica causada por la Pandemia de La Covid-19, bajó de ritmo. Con el repunte existente en la inflación a nivel mundial, las entidades bancarias a nivel central vienen ajustando los programas de estímulo en el entorno monetario. Así mismo, influye la idea que conseguir nuevamente la confianza de un futuro económicos positivo que beneficie el comercio exterior marítimo y terrestre

Capítulo III: Marco metodológico

Enfoque

Diseño Cualitativo

Fenomenología Empírica (experiencia compartida. Su propósito es explorar, describir y comprender las experiencias de las personas respecto a un fenómeno y descubrir los elementos en común de tales vivencias. Se obtiene la perspectiva de los participantes. Se explora, describe y comprende lo que los individuos tienen en común de acuerdo con sus experiencias ante determinado fenómeno: sentimientos, emociones, etc. El investigador trabaja directamente con los participantes y la esencia de la experiencia compartida. Ver página 551 de Hernández y Mendoza 2018)

La fenomenología empírica según (Sampieri, 2018):

(...) se enfoca menos en la interpretación del investigador y más en describir las experiencias de los participantes. Su propósito principal es explorar, describir y comprender las

experiencias de las personas con respecto a un fenómeno y descubrir los elementos en común de tales vivencias.

La fenomenología según (Manen, 2014):

(...) la fenomenología busca descripciones reveladoras sobre la forma en la que experimentamos el mundo prereflexivamente, sin taxonomizarlo, clasificarlo, codificarlo o abstraerlo. De este modo, la fenomenología no nos ofrece la posibilidad de una teoría efectiva con la que podamos explicar y controlar el mundo; en lugar de eso, ofrece la posibilidad de revelaciones plausibles que nos pongan en contacto directo con el mundo.

Población y muestra

Población

Referente a esta investigación la población en estudio, es la cantidad de persona que conforman los registros estadísticos relacionados con la incidencia del COVID-19, en el Comercio Marítimo, en el año 2021 al 2023. Esto quiere decir que la población en estudio será los registros exportación, importación, tasas de desempleo, índice de parada de las embarcaciones, para luego realizar un análisis exhaustivo de los resultados. Es conveniente mencionar que todos esos elementos tienen una connotación significativa en el comercio exterior marítimo, conocer su progreso evolutivo en estos años.

En lo concerniente a esta investigación en término de probabilidad, se consideraron como parte del muestreo los registros estadísticos relacionados con la incidencia del COVID-19, en el Comercio Marítimo, en el año 2021 al 2023, ya que elementos se puede indagar en el Banco Nacional de Costa Rica, el Instituto de Estadística y otros entes y son conocidos evaluados por entes autorizados y cinco profesionales en el área de Derecho, que son expertos en la Ley de Procedimientos de Observancia de Propiedad Privada.

Unidades de análisis

Las unidades de análisis generan las categorías pertinentes para el planteamiento del problema y explicar el fenómeno en estudio, pero puede surgir paulatinamente y deben ser relevantes que el investigador revise el conjunto de datos, identifique el tipo de segmento, que puede ser caracterizado como unidad constante. Según Picón & Melian (2018) define la unidad de análisis “como una estructura categórica a partir de la cual se puede responder a las preguntas formuladas a un problema práctico, así como las preguntas de investigación” (p.103).

Este modelo se conjuga todo el material empírico que está asociado a la problemática y el cuerpo teórico por medio de la inferencia que tiene consistencia y mayor. Cuando el problema, se observa y se analiza desde varias disciplinas, es posible que existan varios tipos de relaciones, en este caso puede ser social, cultural, cognoscitivo, por lo que implica la aplicación de dos técnicas de investigación.

Instrumento para la recolección de la información

Cuando se obtiene información existen instrumentos que se pueden emplear para facilitar el desarrollo de la investigación. “Para la recolección de datos primarios en una investigación científica se procede básicamente por observación, por encuestas o entrevistas a los sujetos de estudio y por experimentación.” (Torres, Paz, & Salazar, 2019, p.4). De acuerdo con la Universidad Internacional de las Américas (2018) cita a Hernández, Fernández & Baptista (2014), se afirma que “el instrumento es un recurso que utiliza el investigador para registrar información o datos (p.199). Por lo tanto, este elemento puede ayudar al investigador a recopilar la información para dar respuesta a los objetivos planteados.

Confiabilidad

Este proceso, se refiere a la solidez de los resultados obtenidos. Según Posso & Lorenzo, (2020) cita a (Ruiz, 2002, p. 35) “un instrumento es confiable cuando mide consistentemente el objeto que pretende medir”. En una investigación cualitativa, la confiabilidad de los instrumentos se enfoca en los criterios, que están relacionado con la coherencia al diseño de investigación y a la problemática. El grado en que un instrumento trae resultados de manera coherente y consistente, es decir que su aplicación puede ser repetida al objeto que produce resultados iguales.

Validez

El termino de validez, según Villasis (2020), “se refiere a lo que es verdadero o se acerca a la verdad. Se considera que los resultados de una investigación son válidos cuando el estudio está libre de errores” (párr.2). El sesgo se presenta en el desarrollo de la investigación, esto se debe a los problemas metodológicos que pueden de una manera agruparse en error de selección, error en la medición y sesgo de confusión. Para disminuir el margen de errores, en esta investigación se procederá a contextualizar la definición de las variables, la verificación del instrumento, la validación del instrumento.

Revisión de documentos

Referente a la revisión de documentos, esta técnica permite la revisión y el fortalecimiento de la investigación, por medio de los registros oficiales, en este caso las estadísticas y otros documentos autorizados las instituciones gubernamentales del País. La revisión documental permite conformar el estado del arte en la investigación, describiendo las características e implicaciones más importantes. Para su elaboración, es necesario considerar en los procesos de investigación que son convencionales, como se mencionan en los manuales de metodología de investigación. Por tanto, se identifica dos procesos: la búsqueda, organización, selección de las fuentes de información y la integración de toda la información por medio del análisis de los contenidos de estas fuentes, incluyendo conceptos básicos y la dimensión hermenéutica de todo proceso.

En lo consiguiente, el estado de arte estudia una proporción de las principales fuentes de información en un área donde se desarrolla un proceso, que conlleva una visión integradora, en

comunicación con los resultados. Para la revisión de varios documentos que lo componen, se necesita que el investigador identifique el tema de la investigación. Por lo general, este elemento, le otorgará al investigador un panorama real del fenómeno en estudio. Este requiere un análisis donde se pueda descomponer los trabajos realizados previamente por otros investigadores, es necesario hallar los rasgos semejantes y las diferencias en relación al presente estudio. (Valencia, 2019).

Categorización de las variables

Cuando se elabora el planteamiento del problema, se deben identificar las variables, para obtener mejor comprensión hay que tener bien definidas las variables en el marco teórico, y estas van relacionadas a las interrogantes del problema y los objetivos (Bauce, Córdova, & Avila, 2018).

La categorización de variables va representada según sea el caso en estudio. Cada variable constituye características relacionadas con los elementos a analizar, se explica cuál es la hipótesis en estudio. Dentro de esta categoría se definen las partes conceptual y operacional, su dimensión, indicadores e instrumentos por aplicar. Para la construcción del instrumento el autor elaboró una operacionalización de las variables, considerando aquellas variables dentro del sector marítimo, los cuales hace referencia a los registros de incidencias del COVID-19 en el Comercio exterior marítimo, en el año 2020 al 2023.

Tabla 4. Operacionalización de las variables

Objetivo	Variable	Indicador	Subindicador	Def. Conceptual	Def. Operacional	Instrumentalización
Determinar el estado del Comercio Marítimo, en Costa Rica referencia al 2022	Comercio Marítimo	Situación actual en el Comercio Marítimo	Comercio exterior marítimo	Actividades marítimas que se efectúan mediante la explotación marítima y comercial de las embarcaciones	Consiste en el tráfico de mercancías, productos nacionales o extranjeros, que ingresan y egresan de un país.	
Analizar la incidencia logística del COVID-19, en el comercio marítimo para Costa Rica entre el año 2021 al 2023.	Registro de Incidencia	Registro de incidencia de COVID-19 Índices de exportaciones e importaciones 2021-2022	Incidencia del COVID-19 Exportaciones	Recopila información referente a un evento que puede disminuir la calidad de un servicio. Es el egreso de bienes y servicios de la zona o territorio nacional.	Consiste en recaudar los registros de incidencia del COVID-19, en relación al comercio Marítimo, para ser analizados posteriormente. Para la salida de los bienes fuera del territorio se debe cumplir los recaudos según la ley vigente.	

		Tasa de desempleo en el comercio marítimo 2021-2023	Importaciones Tasas de Desempleo	Consiste en realizar operaciones, donde fiscaliza una mercancía procedente del extranjero Es un conjunto de personas en edad laboral que no cuenta empleo	Es la comercialización de productos o mercancía que viene del exterior. Contempla la cantidad de personas que no tiene empleo en una comunidad o estado.	
Evaluar las proyecciones históricas de los años 2022-2023, referentes al Comercio Marítimo para Costa Rica.	Proyecciones Históricas	Proyecciones históricas comercio exterior Ingresos económicos 2022-2023	Proyecciones Ingresos Económicos	Es un pronóstico de varios elementos en el contexto histórico de la economía de un país	Se basa en la información de diversas variables relacionada con aspectos económicos	

Fuente: Elaboración propia, 2022

Capítulo IV: Análisis de resultados

Seguidamente se presentarán los resultados de la investigación por medio de la entrevista a personas especializadas en el tema de la Ley de Procedimientos de Observancia de los Derechos de Propiedad Intelectual. El presente capítulo está organizado de la siguiente manera: primeramente, se encuentra la tabla N°3, en donde se derivan las categorías que emergieron de las unidades correspondientes a los tres objetivos específicos de la presente investigación.

En la segunda parte, en donde se describen y analizan cada una de las categorías. El análisis se recrea de acuerdo a lo explorado por fuentes de información y las derivadas de fuentes científicas. Finalmente, se realiza un apartado de interpretación de datos como respuesta al problema de la investigación. A continuación, se detallan las unidades y categorías de análisis base para este proyecto de investigación:

Unidad de análisis 1: Aplicación del procedimiento

Esta primera unidad de análisis, tiene como finalidad la indagación sobre la realidad de las Aduanas de nuestro país en la aplicación de los procedimientos correspondientes a la Ley de Procedimientos de Observancia de los Derechos de Propiedad Intelectual, para el desarrollo de esta unidad se estudiaron puntos fuertes de la ley y su aplicación. Al ser una unidad tan importante dado que es derivada de la aplicación real de la Ley, se emanaron las siguientes categorías

1. Alzas
2. Demanda
3. Improvisar
4. Fortalecimiento

5. Reactivación Económica

6. Incierto

Categoría 1: Alzas

Se conformó la categoría número 1: correspondiente a la primera unidad; en la cual se les preguntó a los expertos sobre ¿cuál incidencia en el sector marítimo considera usted que ha afectado mayormente al país en el año 2020? Las respuestas fueron las siguientes:

- ✓ Cuando se es importador:
 - Fábricas cerradas o a medio andar en país de origen lo que hace complicado el envío de materiales al país, dificultades con las aduanas del país al importar productos debido a la nueva manera de trabajar desde casa, los precios suben debido a la demanda de productos y limitada cadena logística. (Entrevistado 1)
- ✓ Cuando se es exportador:
 - Siendo exportador de productos agro, la demanda por estos productos creció exponencialmente en el 2020, logrando que los volúmenes en venta crecieran y generaran precios al alza desproporcionados.
 - El precio de materias primas también creció y su limitada oferta, agregó mucho descontrol en precios locales, lo cual afectó la producción local.
 - El alza en precios logísticos también terminó agravando la demanda de bienes en el exterior. (Entrevistado 2)
- ✓ Descontrol en planeación de barcos y asignación de rutas alternativas debido al cierre de terminales portuarias. (Entrevistado 3)

- ✓ Falta de contenedores, COVID. (Entrevistado 4)
- ✓ El covid 19, ya que disminuyó la exportación e incremento la importación, especialmente de insumos médicos para hacerle frente a la pandemia (Entrevistado 5)

Análisis e interpretación de los resultados

Las declaraciones por parte de las personas entrevistadas, referente a incidencia en el sector marítimo, nos hace ver que, tanto para el importador como exportador, han enfrentado alzas de diferentes maneras, unos con alzas de precios, otros con alza en descontrol de sus operaciones y así como también alza en los precios de toda la cadena de abastecimiento, por ende, el alza es algo que ha estado afectando a todos en general que a la larga todos los consumidores finales terminan pagando de una u otra forma

Dicho esto, es un hecho que la llamada crisis de contenedores se da debido a la disrupción que causó la COVID-19 en la demanda global y las cadenas de abastecimientos, puesto que cuando se vino la COVID-19 hubo una caída en la demanda de muchos productos que hizo que el transporte marítimo se detuviera o se redujera tanto de Asia hacia el Occidente como viceversa. Luego, una vez que se comenzaron a abrir las restricciones, hubo un incremento en la demanda de bienes que el mercado no tenía previsto que fuera tan abrupto ese crecimiento en la demanda.

Categoría 2: Demanda

Se conformó la categoría número 2: se les realizó la siguiente interrogante a los cinco especialistas expertos referente a lo siguiente: tomando como referencia el año 2021, ¿considera usted que el sector marítimo logró tener un impacto positivo para la economía de Costa Rica?

- ✓ Sí, desde el punto de exportación. Las exportaciones crecieron significativamente, debido a la demanda de productos a nivel global y el hecho de que potencias como China y diversos países asiáticos mermaran su producción debido al cierre de fábricas. Costa Rica sufrió un tipo de cambio al alza, lo cual hizo más atractivo la exportación, por lo que, más allá de los excesivos precios logísticos, logro posicionarse en la región como un país clave para la generación de dispositivos médicos y de productos agro. (Entrevistado 1)
- ✓ Sí, desde el punto de vista de implementación de nuevas tecnologías para la mejora en cadena de suministro, Costa Rica logró un escudo para contrarrestar las fuertes alzas en aranceles al comercio evitando ser víctimas directas como otros países a la escasez de contenedores. Sin embargo, el precio al consumidor desde país de origen creció, lo que hizo aumentar el tipo de cambio y precios en combustibles, por lo cual el consumidor final de productos importados se vio afectado. (Entrevistado 2)
- ✓ No hubo un impacto positivo para Costa Rica, ya que los precios de los fletes marítimos subieron mucho afectando directamente a los consumidores.
(Entrevistado 3)
- ✓ Por las altas demandas de insumos el sector se mostró sólido y en crecimiento.
(Entrevistado 4)
- ✓ Considero que al contrario tuvo un impacto negativo, producto de la crisis de contenedores y los altos precios de los fletes marítimos, además del aumento del precio del petróleo producto de la guerra. (Entrevistado 5)

Análisis de Resultados

Según los resultados arrojados, se evidencia que la alta demanda de insumos fue la clave para obtener un impacto positivo para Costa Rica en el sector marítimo y de impacto grande en la economía, ya que se contrarresta mucho el tema de los altos precios de los fletes. Sin embargo, al mantener un constante intercambio de alguna manera se logra alcanzar una estabilidad favoreciendo al país.

En este sentido, hay que considerar las potencialidades que el país tiene en el desarrollo portuario, tanto en el Caribe como en el Pacífico. Puerto Moín y Puerto Caldera (y otros puertos locales) tienen el potencial de convertirse en ejes catalizadores del desarrollo de actividades productivas, tales como infraestructura y logística portuarias, en torno a las cuales se articulen otras actividades como el desarrollo de servicios de diverso tipo, parques industriales, agronegocios, pesca, turismo y desarrollo inmobiliario, es así como la industria marítimo-portuaria tiene un efecto directo (e indirecto) multiplicador y dinamizador sobre el resto de la economía, contribuyendo con el crecimiento del producto interno bruto y el nivel de empleo.

Categoría 3: Improvisar

La categoría número 3: se conformó la categoría correspondiente, en la cual se les preguntó a los expertos sobre: durante la pandemia ¿cree usted que se pudo manejar alguna medida adicional para contrarrestar el impacto en el sector marítimo de Costa Rica?

- ✓ Es difícil predecir en ese momento lo que hubiese pasado, por lo cual los gobierno improvisaron a su ritmo tomando en cuenta los recursos que tenían, por lo que no. (Entrevistado 1)

- ✓ Creo que el gobierno optó según los recursos que se tenían. (Entrevistado 2)
- ✓ Los protocolos del sector salud no fueron los más idóneos al principio de la pandemia y poco a poco se dieron cuenta que en algunos casos era necesario dar marcha atrás y re estructurar las medidas, si esto en un principio se hubiera tomado en consideración y no cerrar prácticamente todo hubiese interferido un daño en la economía, pero de manera escalonada y no de impacto total que forzó a muchos comercios cerrar sus puertas. (Entrevistado 3)
- ✓ Creo que no es, fue una situación complicada en ese momento. (Entrevistado 4)
- ✓ Creo que no estábamos preparados como país, pero es importante en adelante tener una medida para futuros casos, tener mayores reservas, insumos, además de empezar a producir más en territorio nacional para no depender de productos importados, la parte que si considero que se puede empezar a implementar es el de los carros híbridos, que no requieran combustible, empezar a darle un mayor alcance a la venta de vehículos eléctricos. (Entrevistado 5)

Análisis Resultados

Si bien es cierto, durante la pandemia hubo muchas medidas para contrarrestar un poco el impacto en la salud de todos los costarricenses, sin embargo esas medidas poco a poco se fueron adaptando con base en los resultados que iban arrojando, así que ahora sería muy fácil poder indicar una medida adicional, pero en el momento al ser algo inesperado y cambiante de un día para otro por las variantes y todo tema que implicó para el país es muy difícil indicar que otra

medida se pudo implementar sin embargo deja en evidencia que la mejora continua jugó un papel muy importante en estar siempre atentos e improvisar en lo que pudiera cambiar de un día para otro

Mas se debe considerar que el COVID 19 puso a prueba como sociedad, por lo cual los costarricenses pudieron tener la absoluta certeza que se trataron de utilizar todas las herramientas disponibles según el alcance, para dar alivio al flujo de caja de los hogares y de las empresas, prevenir la destrucción del empleo y asegurar la disponibilidad de recursos para la óptima atención sanitaria de las personas.

Categoría 4: Fortalecimiento

Se conformó la categoría correspondiente, en la cual se les preguntó a los expertos sobre ¿considera que hubo una recuperación en el comercio marítimo de Costa Rica post pandemia?

- Sí, las cadenas de abastecimiento se fortalecieron y evitaron riesgos, el sector exportador creció. (Entrevistado 1)
- Sí, las exportaciones se fortalecieron y su demanda creció. Puertos en costa rica generaron un alza jamás vista y su utilización creció de manera exponencial. Las exportaciones se dinamizaron y permitió a costa rica ganar terreno en países de la región para colocar sus productos. (Entrevistado 2)
- Sí hubo una recuperación previa al fuerte impacto recibido durante el año 2020, sin embargo, no se ha logrado recuperar del todo a como se encontraba previo a la pandemia. (Entrevistado 3)

- Sí, aun a pesar del gran impacto hubo un gran fortalecimiento. (Entrevistado 4)
- Pienso que, sí se ha ido recuperando, creo que se ve reflejado en la caída del tipo de cambio, lo cual es beneficioso para nuestro país, además de que se estabilizó la exportación de productos producidos en Costa Rica, que había pasado a segundo plano por el Covid 19. (Entrevistado 5)

Análisis de resultados

Es importante mencionar que más allá de si hubo o no una recuperación, podemos ver que Costa Rica se ha logrado fortalecer en muchos aspectos, como apertura de nuevos destinos para nuestros productos internos y así como también ser opción para muchos países para mitigación de riesgos en cuanto a soluciones alimenticias a la hora de pasar por alguna fuerte demanda o mejora o incentivos a mejoras de calidad arrojando como resultado el fortalecimiento de la marca país.

Dicho esto, queda claro que la pandemia ha supuesto una oportunidad para que la región aproveche el potencial de los mecanismos de cooperación regional e internacional en materia digital para apalancar las iniciativas nacionales, abordar estratégicamente los desafíos comunes y aprender de las mejores prácticas.

Categoría 5: Reactivación económica

Se conformó la categoría correspondiente, en la cual se les preguntó a los expertos sobre: ¿Qué factores ajenos a la logística marítima fueron determinantes para una recuperación del comercio en Costa Rica en el último semestre del 2022?

- Demanda de bienes, nueva manera de trabajar desde casa o remoto, implementación de *boosters* de Covid y vacunación generalizada en Costa Rica, eliminación de políticas restrictivas de COVID y tipo de cambio a la baja y sobre oferta de productos a nivel internacional para el 2023. (Entrevistado 1)

- Tipo de cambio, demanda generalizada, China perdió mucha fuerza, el precio de combustible (Entrevistado 2)
 - Reactivación económica, apertura de rutas marítimas y manejo controlado de carga y descargada de buques en los puertos. (Entrevistado 3)
 - La baja del dólar, las medidas relacionadas a la vacunación y cuarentenas y el turismo. (Entrevistado 4)
 - La baja del tipo de cambio, el turismo que sin lugar a dudas a ayudado a que haya un mayor flujo de dólares en Costa Rica, además del gobierno que ha implementado planes para recuperar la economía. (Entrevistado 5)

Análisis de resultados

Es importante mencionar que al pasar un poco la página de la pandemia, todos los países luchan por volver a la situación en la que se encontraban, esto ayuda a que se dé una reactivación en todas las áreas, generando demanda de bienes y servicios como nunca antes visto, todo esto alineado con los planes de gobierno para la generación de ingresos va dando resultados positivos.

Además de implementar acciones para mejorar la conectividad digital y física, aumentar la disponibilidad y la adopción de herramientas digitales, fomentar la adopción de nuevas prácticas de trabajo y de negocios, promover el desarrollo de habilidades y un crecimiento.

Categoría 6: Incierto

Se conformó la categoría 6: se le realizó la siguiente interrogante a los cinco especialistas expertos referente a lo siguiente: ¿cómo espera que sea el comportamiento del comercio marítimo para el 2023 y qué beneficios visualiza que podrán tener los importadores y exportadores de Costa Rica?

- Se espera una recesión global comenzando por USA y perdida en volumen significativa. Es determinante reducir costos en la cadena de abastecimiento para poder ajustar márgenes en utilidad. Para un importador en Costa Rica de materia prima, el tipo de cambio a la baja fortalece su poder de negociación y podrá obtener precios competitivos, per una recesión hará que la demanda caiga. (Entrevistado 1)
- Lento y muy cauteloso. La demanda global ha bajado debido a una recesión prevista para muchos países. Costa Rica debe tener cautela y alinear contratos a largo plazo para el sector exportador. El tipo de cambio a la baja ha demostrado ya perdidas que, si bien se subsanan con la demanda al alza, pueden suponer pérdidas en la proyección realizada para las compañías. (Entrevistado 2)
- Esto es muy incierto, como bien sabemos hay muchos factores que pueden seguir influyendo de una forma negativa para el comercio, sin embargo, de seguir sin ninguna afectación ajena podría decirse que se espera un aumento debido a la demanda mundial de reabastecimientos de mercancías. (Entrevistado 3)
- Continuar trabajando en la efectividad y las rutas marítimas. (Entrevistado 4)

- Espero que siga en aumento, porque es una parte fundamental de la economía de Costa Rica, los beneficios que trae el que el comercio marítimo se mantenga altos serían los siguientes: Mayor ingreso de dinero al País, Mayores oportunidades laborales y el Sector agricultor beneficiado. (Entrevistado 5)

Análisis de resultados

Es importante mencionar que la ubicación geográfica de Costa Rica hace del transporte marítimo su principal vía de comercio exterior, es por esto que, hasta ahora, los principales orígenes de las importaciones eran, mayoritariamente, los Estados Unidos, seguidos de China y México y las exportaciones están algo más diversificadas.

Además, es importante mencionar que es por esto que como se puede evidenciar el Mercado mundial está a la espera de posiblemente una recesión por muchos factores externos y acumulación de malas decisiones durante el camino hasta hoy, pero es algo que no se puede determinar cuándo sucederá, por lo cual se deben tomar las precauciones necesarias para estar atentos en el momento que pase el impacto sea menor y tomar acciones positivas para los importadores y exportadores, que puedan obtener mejores beneficios y sacar provecho de la situación, como ya se ha visto Costa Rica tiene mucho mercado al que puede impactar y sacar buenos resultados.

Capítulo V: Conclusiones y recomendaciones

Conclusiones

El sector marítimo y el transporte son los principales elementos para hacer llegar a los principales destinos de todos los productos costarricenses. Según Ministerio de Economía, Industria y Comercio (2019) “Estados Unidos representa el 61% de lo exportado, mientras que para la Unión Europea el 67% de lo exportado utiliza este medio de transporte. En lo que respecta a las importaciones, en 2019, los consumidores tuvieron acceso a 7.396 productos importados del mundo” (p.115). Los mercados que ofrecen mayor oferta en novedad de productos en este país son la Unión Europea, China, Estados Unidos, Mercado Común Centroamericano, Colombia, México, Canadá, Brasil, Argentina y Turquía entre otros.

El transporte marítimo es necesario para el proceso de importación en el país, “para el año 2019 el 66% del valor de las importaciones se realizó utilizando este medio de transporte” (Ministerio de Economía, Industria y Comercio, 2019, p.116). El transporte del sector marítimo, se desarrolla por medio del traslado de grandes regiones del mundo. “Costa Rica se encuentra ubicada dentro de la región denominada Centroamérica y Cariba” (p.116), que cumple diez rutas. Por lo tanto, es tarea de todos los funcionarios de las Aduanas el fiel cumplimiento de la Ley de Procedimientos de Observancia de los Derechos de Propiedad Intelectual. Aunando a esto, se describen las siguientes conclusiones:

- Se describen los procedimientos al momento en que una mercancía con un régimen de importación definitiva al momento de ingresar al país es incautada por la Aduana por incumplir con la Ley de Procedimientos de Observancia de los Derechos de Propiedad Intelectual.
- La verificación de la mercancía en los puertos es una función importante para los funcionarios aduaneros, en virtud que se debe cumplir con la Ley de Procedimientos de

Observancia de los Derechos de Propiedad Intelectual, siendo así un factor determinante para evitar que los actos ilícitos de estos materiales lleguen a los consumidores.

- La falsificación de productos es un acto ilícito que debe ser sentenciado por las autoridades. Con las remodelaciones que el Gobierno de Costa Rica realizó a los puertos, se apoya en los trasmites y control de verificación de mercancía en los Container, evitando fraude y actos criminales contra el derecho de autor. Por lo tanto, es necesario hacer seguimiento a las normas de rigen la Ley de Procedimientos de Observancia de los Derechos de Propiedad Intelectual.
- Existen factores determinantes que se presentan en los puertos, que de una u otra forma debe corregirse los controles y verificación de la mercancía en los *containers*, puesto al tráfico ilícito de droga, productos falsificados, extorción y otros delitos en el sector marítimo.
- La calidad de los servicios que se presta en el sector marítimo debe prevalecer en el tiempo, optimizar los procesos. Las empresas navieras deben cumplir con las leyes y en especial la Ley de Procedimientos de Observancia de los Derechos de Propiedad Intelectual. Cada funcionario de la aduana tiene el deber de velar por el fiel cumplimiento de todas las regulaciones del Estado, de no ser así esto puede traer sanciones para estos agentes.
- La efectividad de la Ley es tarea de los agentes de la aduana, los empleados de los puertos y los transportistas de los *containers*, pues es importante cumplir con propiedad todos los procedimientos que lleva a cabo para proteger el Derecho del autor y resguardar la mercancía, que llegue a su destino final, el consumidor.

- Es oportuno mencionar la mejora de controles en los puertos, aprovechando la iniciativa de las entidades gubernamentales que se encarga invertir en este sector, y dentro de su presupuesto contempla los pagos de todos los funcionarios de la Aduana. Por lo tanto, es necesario el monitoreo de todas las actividades en los Puertos costarricenses.

Finalmente, el comercio está en pleno crecimiento y la experiencia es que cada día se construyen barcos con capacidades más grandes de transporte, por lo que la cantidad de productos de nuestro país en relación con el transporte regional es muy baja en nuestro país, por lo que prácticamente nuestros puertos son de paso para las grandes empresas de transporte marítimo. Además, la apertura de APM Terminal, permitió el ingreso a barcos de gran capacidad, por lo que a futuro podría generarse una mayor oferta de servicios para los usuarios nacionales (Ministerio de Economía, Industria y Comercio, 2019, p.117).

Referente a la actividad de las industrias navieras, se ha generado una variedad de distorsiones, debido a la contratación del transporte terrestre que es utilizado para trasladar mercancía desde los puertos de desembarque que van a un destino final. Algunas empresas de este sector pueden ejercer un poder en el mercado y considerar las condiciones para la contratación de los transportistas y los usuarios de los servicios. Por lo que es importante el seguimiento con la finalidad de prevenir actividades o acciones anticompetitivas.

Recomendaciones

- Se recomienda a la cámara de exportadores e importadores de Costa Rica presentar petición formal a la Asamblea Legislativa acerca de establecimiento de una disminución en el pago de impuestos en las Aduanas por un periodo determinado para mitigar un el impacto de los altos costos de las materias primas y que ese descuento se vea reflejado directamente en el precio final motivando la reactivación económica de Costa Rica.
- Es recomendable mejorar la calidad de los servicios que se presta en los puertos, ya que, en tiempo de Pandemia, la situación fue grave con el tráfico de los containers, lo que ocasionó consecuencias y daños irreparables en las mercancías de los containers varado en los puertos, por no contar con personal para el despacho. Es por ello, que se debe solicitar a dirección general de JAPDEVA un plan para mejorar los mecanismos de supervisión, control y distribución de mercancía en caso de fuerza mayor ejemplo el Covid-19 donde las operaciones regulares se ven afectadas de qué forma se puede mitigar lo que sucedió en el periodo del 2020 al 2022.
- Es recomendable que todo el sector relacionado con el comercio marítimo desde el transportista terrestre hasta el operador portuario se pueda ver favorecido con aplicación de algún beneficio que pueda generar impacto positivo a todos los Costarricenses como por ejemplo como se ha aplicado en otros países como el caso de Panamá que ha puesto un subsidio al costo de los combustibles que ha favorecido mucho a la reactivación económica del país, en este caso de igual manera se deberá enviar a ser evaluado por los diputados para que puedan determinar la factibilidad de ejercer ese beneficio.
- Es recomendable para todos los funcionarios de la Aduana un proceso de capacitación, para garantizar la efectividad de la Ley de Procedimientos de la Observancia de la

Propiedad Intelectual. Lo que conlleva al fortalecimiento del compromiso de estos agentes por la garantía del derecho de autor y si implicaciones con el estado.

Referencias

Acuerdo de valoración. (s.f.).

Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo (USAID). (2009). *Guía Aduanera de Costa Rica*.

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*.

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

Alpízar, D., & Gamboa, F. (2019). *Acuerdo de Valoración Aduanera de la Organización Mundial de Comercio en la Importación de vehículos automotores a partir de 2007 al 2017: Incumplimiento por parte de Costa Rica en la determinación del valor en aduana*. San José: Universidad de Costa Rica.

Alvarado, M., & Delgado, J. (2022). *Complejidades del comercio internacional, análisis de la crisis de los contenedores y su efecto en el crecimiento económico*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.

Alvárez, A. (2020). Justificación de la Investigación . *Revista Científica Universidad de Lima*, 1-3.

Arce, H. (2019). *Gestión en Puertos de Costa Rica para la Optimización de las operaciones portuarias*. San José, Costa Rica: Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

Azcona, M., Manzini, F., & Javier, D. (2020). *Precisiones metodológicas sobre la unidad de análisis y la unidad de observación. Aplicación a la Investigación en Psicología*. Argentina: Universidad Nacional de la Plata.

Banco de Desarrollo de América Latina. (2021). *Caminos para la Integración. Facilitación del comercio, infraestructura y cadenas globales de valor*. Buenos Aires, Argentina: Publicaciones CAF.

Banco Mundial de Costa Rica. (11 de Abril de 2022). Costa Rica: Panorama General. pág. 18. <https://www.bancomundial.org/es/country/costarica/overview>

Banco Nacional de Costa Rica. (03 de octubre de 2022). www.bccr.fi.cr/sistema-de-pagos/informaci%C3%B3n-general/derechos-de-propiedad-intelectual. Obtenido de <https://www.bccr.fi.cr/sistema-de-pagos/informaci%C3%B3n-general/derechos-de-propiedad-intelectual>

Barahona, L., & Mora, M. (2018). *Regimen jurídico marítimo costarricense y su comparación con otras realidades internacionales*. Costa Rica.

Bauce, G., Córdova, M., & Avila, A. (2018). Operacionalización de variables. *Revista del Instituto Nacional de Higiene "Rafael Rangel"*, 43-49. Obtenido de <https://docs.bvsalud.org/biblioref/2020/05/1096354/operacionalizacion-de-variables.pdf>

Bejarano, A. (2020). *Transporte internacional como factor clave en procesos de exportación*. Bogotá, Colombia: Fundación Universitaria Unipanamericana.

- Beraun, V. (2017). *La Difusión De La Ley De Propiedad Intelectual Y Su Eficacia En Huanco*.
<http://repositorio.udh.edu.pe/bitstream/handle/123456789/650/INFORME%20DE%20TE SIS%20%28JUAN%20DE%20DIOS%20BERAUN%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- 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*.
<http://repositorio.uwiener.edu.pe/bitstream/handle/123456789/1629/MAESTRO%20-%20Bohorquez%20Flores%2C%20%20Richar%20Ivan.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Camino, K. (2016). *La Protección De La Identidad Del Negocio: Entre Marcas Y Nombres Comerciales*.
https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/2532/DER_065.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Carrasquilla, A., & Chacón, A. (2019). *Patente de invención, procedimientos para inscribir una patente en Costa Rica*.
https://revistas.tec.ac.cr/index.php/tec_marcha/article/download/4227/3913/11945
- Céspedes, J., & Rosario, I. (2021). *Evaluación de las ventajas competitivas de la Infraestructura marítima en el comercio de la República de Chile y la República Dominicana*. Distrito Nacional: Univesidad APEC.
- CEVI PYME. (2018). *¿Qué es una patente?*.
https://www.oepm.es/export/sites/oepm/comun/documentos_relacionados/Publicaciones/Folletos/2018_04_26_Folletos_Que_es_una_patente.pdf

Comercio Exterior Costa Rica. (15 de noviembre de 2021). Gobierno plantea proyecto de ley para mitigar los fuertes aumentos del transporte marítimo. *Prensa Comercio Exterior Costa Rica*.

Comisión para Promover la Competencia . (2021). *Regulación y competencia en el Transporte Marítimo*. Costa Rica: Copro.org.
https://www.coprocom.go.cr/publicaciones/estudios_mercado/EM_InfTransMaritimo_010921.pdf

Corrales, C., & Fernández, E. (2022). *Desarrollo de la estrategia de inserción al mercado internacional para la pequeña empresa Mistika Chocolate, San Ramón Costa Rica*. Alajuela : Universidad Técnica Nacional.

Correa, R., Objío, O., & Mercedes, A. (2021). *Análisis de las estrategias implementadas y oportunidades de mejoras en el flujo de entrada de buques de contenedores en el Puerto Río Haina, República Dominicana, período 2019-2020*. Santa Domingo: UNAPEL.

Cubero, R. (03 de Mayo de 2022). Informe de Política Monetaria Abril 2022. *Foro Académico de Centroamerica* (págs. 1-54). Costa Rica: Banco Central de Costa Rica.

Dirección de Comunicaciones y Relaciones Públicas. (2018). *La Denuncia en materia penal*.
http://www.csj.gob.sv/Comunicaciones/2018/08_AGOSTO/COMUNICADOS/Justicia%20de%20Cerca%202024-2018%20de%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*". <https://ijj.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2018/04/Natalia-duran-tesis-.pdf>
- Estrada, M. (02 de Febrero de 2022). El BCCR reduce proyecciones de crecimiento económico a 3,9% en 2022 y estima 4,0% en 2023. *El País*, págs. 6-8.
- Freire, P., & Masqui, E. (2017). *LA PROPIEDAD INTELECTUAL Y SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DE MERCANCIAS*.
<http://repositorio.espe.edu.ec/xmlui/bitstream/handle/21000/13124/T-ESPE-057255.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Grupo Atico. (04 de octubre de 2022). *www. protecciondatos-lopd.com*. <https://protecciondatos-lopd.com/empresas/delitos-propiedad-intelectual/>
- Hernández, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. https://e-campus.uia.ac.cr/pluginfile.php/393302/mod_resource/content/1/HERN%C3%81NDEZ%20Y%20MENDOZA.pdf
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Indica "el porqué de la investigación, exponiendo sus razones"*. México: McGraw Hill.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2018). *Indica "el porqué de la investigación, exponiendo sus razones"*. México: McGraw Hill.
- Hernández, S., & Mendoza, T. (2017). *Metodología de la investigación*. España: Madrid.
- Hernández, S., & Mendoza, T. (2018). *Metodología de la investigación*. España: Madrid.

- Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial . (04 de julio de 2018). *www.gob.mx/impi*.
<https://www.gob.mx/impi/articulos/denominaciones-de-origen-y-las-indicaciones-geograficas-163831>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censo. (2022). *Estadísticas del Comercio Exterior 2021. Datos Preliminares*. San José - Costa Rica: INEC.
<https://www.inec.cr/sites/default/files/documentos-biblioteca-virtual/recomex-preli2021.pdf>
- Jaimes, S. (2019). *Revisión Bibliográfica en la Valoración de la Propiedad Industrial*.
<https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/21274/2020JaimesSamuel.pdf?sequence=6&isAllowed=y>
- León, J., & Peters, S. (2019). *El Comercio y los Mercados en Costa Rica*. Costa Rica: Comisión Editorial de la Universidad de Costa Rica.
- Ley de Procedimientos de Observancia de los Derechos de Propiedad Intelectual. (2000).
http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=44448
- Lopera, M. (2012). *Sobre el concepto problema*.
http://aprendeonline.udea.edu.co/lms/moodle/pluginfile.php/133288/mod_resource/content/0/MODULO_2/4._SOBRE_EL_CONCEPTO_PROBLEMA.pdf
- Mago, O. (03 de julio de 2019). Las medidas de fronteras en la salvaguardia de los derechos intelectuales. *Idealex Expres*.

- Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica . (2018). *Inserción de Costa Rica, en la economía mundial*. San José.
- Ministerio de Economía, Industria y Comercio. (2019). *Regulación y Competencia en el Transporte Marítimo*. Comisión para Promover la Competencia., Costa Rica.
<https://legalinstruments.oecd.org/en/instruments/OECD-LEGAL-0181>
- Montenegro, M. (2016). *"La propiedad intelectual: concepción, adquisición, protección y extinción en la legislación guatemalteca y su comparación con la legislación de Centroamerica, Mexico, Argentina y España"*.
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* .
<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 piratería de libros*.
http://repositorio.uancv.edu.pe/bitstream/handle/UANCV/656/TESIS%20T036_23930729_M.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Moya, S. (06 de Junio de 2022). Comercio Exterior de Costa Rica (marzo-abril 2022).
Observatorio de la Política Internacional, págs. 13-36.
- Murillo, B., & Soto, V. (2020). *Corroboración de la implementación de la normativa y recomendaciones sobre buenas prácticas, para la prevención del tráfico ilícito de drogas y otras actividades de delincuencia organizada, realizadas por medio de contenedores marítimos en la Terminal Moí*. San José : Instituto Costarricense sobre Drogas.

Murillo, R. (2019). *Virtualización del Curso de Propiedad Intelectual de COEX*.

https://www.utn.ac.cr/file/8076/download?token=3rxywdc_

Nizama, J. (2020). *El Transporte marítimo Internacional en el ámbito del desarrollo comercial*

Peruano 2018. Callao: Universidad Nacional del Callao.

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (2020). *Delincuencia Marítima*

Manual para los profesionales de la Justicia Penal. Viena: Naciones Unidas.

https://www.unodc.org/documents/ropan/2021/Delincuencia_maritima_-

[_Manual_para_profesionales_de_la_justicia_penal.pdf](https://www.unodc.org/documents/ropan/2021/Delincuencia_maritima_-Manual_para_profesionales_de_la_justicia_penal.pdf)

Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Panamá. (2022). *Guía País Costa*

Rica. Panamá: Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Panamá.

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. (s.f.). *El Acuerdo sobre los ADPIC y los instrumentos internacionales a los que hace referencia*.

https://www.wto.org/spanish/tratop_s/trips_s/ta_docs_s/1_tripsandconventions_s.pdf

OMPI. (s.f.). *¿Qué es la propiedad intelectual?* [https://cerlalc.org/wp-](https://cerlalc.org/wp-content/uploads/documentos-de-interes/odai/ODAI_DOCUMENTOS_DE_INTERES_Que_es_la_propiedad_intelectual_V1.pdf)

[content/uploads/documentos-de-](https://cerlalc.org/wp-content/uploads/documentos-de-interes/odai/ODAI_DOCUMENTOS_DE_INTERES_Que_es_la_propiedad_intelectual_V1.pdf)

[interes/odai/ODAI_DOCUMENTOS_DE_INTERES_Que_es_la_propiedad_intelectual_](https://cerlalc.org/wp-content/uploads/documentos-de-interes/odai/ODAI_DOCUMENTOS_DE_INTERES_Que_es_la_propiedad_intelectual_V1.pdf)

[V1.pdf](https://cerlalc.org/wp-content/uploads/documentos-de-interes/odai/ODAI_DOCUMENTOS_DE_INTERES_Que_es_la_propiedad_intelectual_V1.pdf)

- Organización de Naciones Unidas. (15 de Noviembre de 2021). El comercio mundial seguirá creciendo en 2021, pese a la pandemia de COVID-19. *Noticias ONU*, pág. 4.
<https://news.un.org/es/story/2021/11/1500712>
- Organización Marítima Internacional . (04 de octubre de 2022). *www.imo.org.es*.
<https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/Default.aspx>
- Organización Mundial de la Propiedad Intelectual (OMPI). (2016). *Principios básicos de la propiedad industrial*. https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/es/wipo_pub_895_2016.pdf
- Organización Mundial de la Propiedad Intelectual. (2020). *La Propiedad Intelectual*. Ginebra.
- Organización Mundial del Comercio. (14 de noviembre de 2022). *www.wto.org*.
https://www.wto.org/spanish/tratop_s/trips_s/ipenforcement_s.htm
- 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*. <http://repositorio.utn.ac.cr/handle/123456789/335>
- Picón, D., & Melian, Y. (10 de mayo de 2018). La unidad de análisis en la problemática enseñanza - aprendizaje. *Dianet*, 101-117.
- Poder Judicial. (2020). *Revista Judicial*. https://escuelajudicialpj.poder-judicial.go.cr/images/DocsRevista/revistajudicial_128.pdf
- Posso, R., & Lorenzo, E. (21 de diciembre de 2020). *Validez y confiabilidad del Instrumento determinante humano en la implementación del currículo de educación física*. Educare,

24(3). doi:<https://revistas.investigacion-upelipb.com/index.php/educare/article/view/1410/1371>

Procomer. (2016). *Guía informativa sobre temas de comercio exterior*.

https://www.procomer.com/wp-content/uploads/Materiales/guia_informativa_sobre_temas_de_comercio_exterior2020-03-17_17-54-02.pdf

Quiróz, L. (2018). *Elaboración de un plan de exportación hacia un potencial mercado identificado*. Heredia: Universidad Latina .

Ramos, J. (2018). “*La intervención Del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual ante Actos de Infracción sobre el Derecho de Marcas*.”

<http://repositorio.autonoma.edu.pe/bitstream/AUTONOMA/803/1/Ramos%20Corzo,%20Janeth%20Yisela.pdf>

Rangel, H. (2018). *La Observancia de los Derechos de Propiedad Intelectual. Jurisprudencia*. México: Organización Mundial de la Propiedad Intelectual.

Rodríguez, E. (2021). *Prevención del plagio académico*.

https://www.castrocarazo.ac.cr/web/sites/default/files/no._16_-_prevencion_del_plagio_academico.pdf

Roura, A. (15 de septiembre de 2021). *¿Qué es la crisis de los conetenedores y cómo está afectando al comercio mundial y a tu bolsillo*. BBC News Mundo.

Ruano, A. (2019). *Análisis de las Relaciones entre el Puerto de Esmeraldas y las Empresas Pesquera Deprodemar y Dariancomp*. Esmeralda : Pontífica Universidad Católica de Ecuador Esmeralda.

Ruiz, H. (2021). Crisis Global del Transporte Marítimo. *Observatorio de Comercio Exterior*, 22-24. Obtenido de <https://www.uned.ac.cr/ocex/index.php/124-boletines-articulos/671-capsula-3-crisis-global-del-transporte-maritimo>

Sáez, C. (s.f). *Los procedimientos*.

<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%C3%A9cnicas%20y%20de%20estrategias>.

Salas, D. (23 de Abril de 2019). *www.investigaliacr.com*. <https://www.investigaliacr.com>

Salas, D. (11 de febrero de 2020). *Selección de la Muestra en la Investigación cuantitativa*. *Investigalia*. <https://investigaliacr.com/investigacion/seleccion-de-la-muestra-en-la-investigacion-cuantitativa/>

Sánchez, R., & Weikert, F. (2020). *Logística Internacional Pospandemia. Análisis de las industrias aéreas y de transporte marítimo de contenedores. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)*.

https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46656/1/S2000789_es.pdf

Seal, E., & Costalago, D. (21 de Diciembre de 2021). *Costa Rica: Diagnóstico y Actualización Estratégica Nacional de Control y Vigilancia Marítima*. OCEAN MIND, 1-40.

Secretaría de Estado de Comercio. (2021). *Informe económico y comercial Costa Rica*. Panamá: Oficina Económica y Comercial España en Panamá.

Sequeira, A. (07 de Noviembre de 2021). *Carlos Alvarado propone congelar impuestos para mitigar crisis de contenedores*. La Nación, págs. 6-7. <https://www.nacion.com/el-pais/politica/carlos-alvarado-propone-ajuste-de-impuestos-para/OSGEO2RCU5A53AKQKBANC22SIA/story/>

SIECA. (2017). *Manual para la Aplicacion de Medidas en Frontera, en materia de Propiedad Intelectual en el marco del Acuerdo de Asociación entre Centroamerica y la UE*. <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*. 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*. 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 de Información sobre Comercio Exterior. (03 de octubre de 2022). www.sice.oas.org. [http://www.sice.oas.org/int_prop/nat_leg/costa/18039.asp#:~:text=A%20todo%20titular%20de%20un,un%20derecho%20de%20propiedad%20intelectual.&text=supuesto%20infractor%20y%20evitar%20abusos.,-c\)%20Aporte%20la](http://www.sice.oas.org/int_prop/nat_leg/costa/18039.asp#:~:text=A%20todo%20titular%20de%20un,un%20derecho%20de%20propiedad%20intelectual.&text=supuesto%20infractor%20y%20evitar%20abusos.,-c)%20Aporte%20la)

Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA). (2016). *Propiedad Intelectual*.

<http://www.sela.org/media/3212162/propiedad-intelectual-sary-levy.pdf>

Tamayo y Tamayo M. (2018). *Metdologia de la investigacion*. España: Madrid.

Tecnológico de Costa Rica (TEC). (2018). *Propiedad Intelectual y Gestión del Conocimiento: Experiencia en el Técnico de Costa Rica*.

https://www.tec.ac.cr/sites/default/files/media/doc/6_juan_carlos_carvajal.pdf

Torres, Paz, & Salazar. (2019). *Tecnicas de recoleccion de datos*. Costa Rica: Editors.

Universidad Internacional de las Américas. (2018). *Guía para la elaboración del marco*

Metodológico III: Unidades de análisis, instrumentos, procedimiento de recolección y análisis de datos. San José.

Universidad Nacional de Colombia. (12 de febrero de 2020).

www.propiedadintelectual.unal.edu.co. <https://propiedadintelectual.unal.edu.co/acerca-de/derechos-de-autor/>

Valencia, V. (10 de noviembre de 2019). www.univirtual.utp.edu.co.

<https://univirtual.utp.edu.co/pandora/recursos/1000/1771/1771.pdf>

Villasis, M., Márquez, H., Zurita, J., Miranda, G., & Escamilla, A. (2020). *El protocolo de investigación VII. Validez y confiabilidad de las mediciones*. *Revista Alergia México*, 1-

12.

Apéndice

Cuestionario

Universidad Internacional de las Américas

Investigador: Gerald Granados Matamoros

Introducción: El presente cuestionario tiene por finalidad la recolección de datos relevantes para la resolución del proyecto de investigación titulado “Incidencia logística del Covid-19 para el comercio marítimo de Costa Rica en el periodo 2021 a 2023”. Por lo tanto, se le agradece por 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 incidencia en el sector marítimo considera usted que ha afectado mayormente al país en el año 2020? (obj 1)

- 2- Tomando como referencia el año 2021 ¿considera usted que el sector marítimo logró tener un impacto positivo para la economía de Costa Rica? (obj 1)

- 3- Durante la pandemia ¿cree usted que se pudo manejar alguna medida adicional para contrarrestar el impacto en el sector marítimo de Costa Rica? (obj 1)

- 4- ¿Considera que hubo una recuperación en el comercio marítimo de Costa Rica post pandemia? (obj 2)
- 5- Con base en su respuesta anterior indique ¿qué factores ajenos a la logística marítima fueron determinantes para una recuperación del comercio en Costa Rica en el último semestre del 2022? (obj 2)
- 6- ¿Cómo espera que sea el comportamiento del comercio marítimo para el 2023 y que beneficios visualiza que podrán tener los importadores y exportadores de Costa Rica? (obj 3)