

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS
AMÉRICAS**

ESCUELA DE COMERCIO INTERNACIONAL

**TRANSBORDO DE MERCANCÍAS EN PUERTOS DE
TERCEROS PAÍSES Y SU INCIDENCIA EN EL
DESARROLLO COMERCIAL DE COSTA RICA
DURANTE EL 2020**

**MODALIDAD DE TESIS PARA OPTAR AL GRADO
DE LICENCIATURA EN COMERCIO
INTERNACIONAL**

DANIELA SOFÍA MORALES GONZÁLEZ

SEDE ARANJUEZ, AGOSTO, 2021

CONTENIDO

Agradecimiento	1
Dedicatoria	2
Declaración Jurada	3
Carta de aprobación del tutor	4
Solicitud de defensa	5
Cédula de identidad	6
Resumen ejecutivo	7
CONTENIDO	9
CONTENIDO DE TABLAS	12
CAPÍTULO I: PROBLEMA	13
Planteamiento del Problema	13
Objetivos de Investigación	15
Objetivo general	15
Objetivos específicos	15
Justificación de la Investigación	16
Antecedentes de la Investigación	17
Antecedentes históricos	17
Antecedentes internacionales	18
Antecedentes nacionales	20
Proyecciones de la Investigación	22
CAPÍTULO II MARCO DE REFERENCIA	25
Comercio Internacional	25
Transporte internacional de mercancías	28
Transporte marítimo	30
Puerto.	34
Puerto Caldera.	38
Puerto Limón- Moín	39
Tratados de Libre Comercio	40
Cláusula de “tránsito” y “transbordo”	41
Tratado de Libre Comercio Costa Rica - China	43
Ventajas y desventajas.	45
Mercado y productos comercializados.	47
Tratado de Libre Comercio Costa Rica - Singapur	48
Ventajas y desventajas.	50
Mercado y productos comercializados.	50
Procedimiento del transbordo	51
Tipos de transbordo	54
Causas de transbordo	55
Procedimiento y manual para transbordo	61

Artículos sobre Tránsito y transbordo	63
Incidencias comerciales causadas por el transbordo	67
Impacto generado en el sector importador	70
Desafíos comerciales a causa del transbordo	74
Desafíos del comercio internacional en Costa Rica	76
Oportunidades del comercio internacional en Costa Rica.	79
CAPÍTULO III MARCO METODOLÓGICO	82
Enfoque de la Investigación	82
Diseño de la Investigación	83
Fuentes de información	84
Fuente primaria o directa	84
Fuentes secundaria o indirectas	85
Población y Muestra	86
Población	86
Muestra	86
Criterios de Inclusión y Exclusión	88
Criterios de inclusión	88
Criterios de exclusión	88
Unidades de Análisis	89
Instrumentos	89
Bitácora	89
Entrevista	90
Grupo de enfoque	91
Google Meet	91
Cuestionario	92
Proceso de recolección y análisis de datos	92
CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS	95
Unidades de Análisis	95
Unidad de Análisis 1: Transbordo	96
Categoría 1: Procedimiento usual	96
Descripción.	96
Análisis.	97
Categoría 2: Infraestructura	98
Descripción.	98
Análisis.	99
Categoría 3: Congestión	100
Descripción.	100
Análisis.	102
Unidad de Análisis 2: Incidencias Comerciales	103
Categoría 1: Retraso	104
Descripción.	104

Análisis.	105
Categoría 2: Mal Manejo	106
Descripción.	106
Análisis.	108
Unidad de Análisis 3: Desafíos comerciales	109
Categoría 1: Compromisos incumplidos	110
Descripción.	110
Análisis.	111
Categoría 2: Cobros extras	113
Descripción.	113
Análisis.	114
Categoría 3: Desaplicación	115
Descripción.	115
Análisis.	116
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	118
Conclusiones	118
Recomendaciones	121
CAPÍTULO VI: PROPUESTA	124
REFERENCIAS	126
APÉNDICES	130

CONTENIDO DE TABLAS

Artículos sobre el Tránsito y Transbordo de los TLC's Costarricenses	64
Muestra de la investigación	87
Unidades y Categorías de Análisis	89
Unidades y Categorías de Análisis	95

CAPÍTULO I: PROBLEMA

Planteamiento del Problema

Día a día diversas compañías presentan internacionalmente sus productos con el objetivo fijo de dar a conocer y comercializar sus bienes o servicios a diferentes compradores del mundo, en muchas ocasiones los cargamentos deben viajar largas distancias hasta su destino final, sin embargo, en muchas otras ocasiones debido a la larga distancia que existe entre los países es necesario que la carga realice más de una escala, tal es el caso de las mercancías provenientes del continente asiático hacia Latinoamérica.

El movimiento constante de los negocios empresariales en el nivel nacional e internacional y la velocidad con que se realizan las operaciones en el comercio internacional, posibilita el intercambio de bienes y servicios en los países, sin embargo, este intercambio requiere de una adecuada operación logística por parte de los entes involucrados para obtener resultados óptimos del proceso de intercambio y en las operaciones del transporte, además, en el desarrollo de las empresas involucradas.

Los compradores confían en que sus cargas tendrán un tránsito fluido y sin mayores complicaciones hacia su destino final, sin embargo, se desconoce y no se puede asegurar la fluidez con la que el traslado del producto se realizará, el tiempo que se dure ejecutando un transbordo, en caso de existir congestión portuaria, mal clima, fallos con el equipo con el que se efectúan los transbordos o en el buque, gestiones aduanales o incluso, errores en la documentación pueden llegar a retrasar la llegada de la mercancía a puerto.

Las posibles consecuencias de este proceso de transbordo no solo afectarían la mercancía en sí, también, traería consecuencias o impactos en las ventas o negociaciones al dueño del cargamento y los entes responsables del tránsito y logística también se verían afectados con este problema, por ejemplo, auxiliares de la función pública aduanera, tales como los agentes aduanales, las navieras, o agentes de consolidación y transporte internacional de mercancías, e incluso, puede provocar la desaplicación de un tratado de libre comercio o un acuerdo comercial entre los países parte, pérdidas de licitaciones o ventas internacionales.

La velocidad con que se realizan las operaciones en el comercio en el nivel mundial posibilita la venta y compra tanto de bienes como de servicios en todos los países. Sin embargo, este intercambio o negociaciones requieren de un adecuado conocimiento y aplicación de las operaciones logísticas por parte de los entes implicados, esto para obtener resultados óptimos del proceso de intercambio y en el tránsito y transporte de la mercancía, además, en el desarrollo de las empresas involucradas.

No obstante, la transacción de productos puede tomar un tiempo indeterminado en darse, por lo que se desea la reducción de tiempos y costos, en el traslado de mercancías. Entre menos tiempo permanezca un producto, o mercancía en cada una de las etapas será menor el impacto en los tiempos y costos. A menor gasto en el manejo y cuidado de los productos, habrá mayores utilidades para las empresas costarricenses, en este caso pequeñas y medianas empresas. Adicionalmente, a menor tiempo de tránsitos internacionales, menores posibilidades de causar un impacto económico o consecuencias en el desarrollo comercial de la empresa.

Por lo tanto, es fundamental revisar el itinerario, los documentos, cláusulas preestablecidas en la negociación, cláusulas del tratado de libre comercio (en caso de que aplique), verificar el contrato con el transportista o naviera para tener un proceso logístico eficaz, eficiente y sin atrasos. Cabe recalcar, que los puertos en el nivel mundial no se encuentran trabajando en su máxima capacidad y en óptimas condiciones a consecuencia de situación inusual vivida en el 2020, ya que, mucho personal se ha visto afectado por esta enfermedad y han disminuido la cantidad de personas en las operaciones.

Por otra parte, en el documento de Blanco, Guerrero y Rojas (2016) se indica que los “países pequeños como Costa Rica, en los cuales los volúmenes de comercio, las condiciones de infraestructura de los puertos y la oferta de servicios de transporte internacional, no permite o no hacen rentable los envíos directos entre dos países” (p.40) por lo que se puede asegurar que las condiciones de los puertos costarricenses no son las óptimas, lo cual genera diversas circunstancias que repercuten en las exportaciones e importaciones o directamente

en el cargamento, posteriormente los autores Blanco et al. (2016) vuelven a recalcar un punto desfavorable, cuando indican que “la capacidad e infraestructura de los puertos nacionales que no permiten recibir barcos de gran tamaño” (p.68) por consiguiente, se asegura que los puertos costarricenses no son aptos para recibir barcos de gran calado, los cuales, en su mayoría provienen de los continentes asiático y europeo.

Con la realización de esta investigación se pretende dar a conocer las incidencias que esta congestión portuaria puede ocasionar en las empresas y el impacto que representa para éstas. ¿Qué factores influyen en el trasbordo de mercancías en puertos de terceros países y que incidencia en el desarrollo comercial durante el 2020?

Objetivos de Investigación

Objetivo general

Evaluar los factores que influyen en el transbordo de mercancías en puertos de terceros países y su incidencia en el desarrollo comercial de Costa Rica durante el 2020.

Objetivos específicos

- Definir el procedimiento del transbordo de mercancías y sus causas durante el año 2020.
- Describir las incidencias comerciales causadas por el transbordo de mercancías durante el 2020.
- Estudiar los principales desafíos comerciales a las cuales se ven expuestas las empresas que aplican el transbordo.

Justificación de la Investigación

El Comercio Internacional según, Nanot (2020) “se trata de economías o naciones en las que el comercio está totalmente abierto al exterior. Esto significa que tanto empresas, como particulares, pueden comprar productos y servicios del exterior sí como vender productos y servicios a otros países” (párr.4), el intercambio de productos ha evolucionado en forma considerable en los últimos años, generando grandes beneficios, tanto en el nivel económico, social y cultural en los países, asimismo, el comercio trae consigo nuevos retos y oportunidades que el país debe enfrentar, como bien se menciona.

La siguiente investigación es relevante para identificar las incidencias provocadas en el transbordo de mercancías y el desarrollo comercial durante el 2020 durante, ya que, se desea dar a conocer las consecuencias que la pandemia mundial logró provocar en la logística de tránsito en el nivel internacional. Además, desea estudiar a fondo los efectos que repercuten y las secuelas a las cuales las empresas se deberán enfrentar, ya sean, efectos económicos o legales, incluso, los efectos que la empresa importadora sufre por este proceso.

Los motivos por los cuales se desea llevar a cabo esta investigación se deben al incremento en el intercambio de productos entre países, por lo cual, es de suma importancia contar con el conocimiento de cuál es el proceso adecuado para la ejecución del transbordo y los requerimientos específicos que se soliciten para llevarlo a cabo, en el caso de Costa Rica, se procederá a verificar, en caso que existan, las especificaciones, requerimientos, instrucciones o solicitudes actuales para este proceso.

En muchas ocasiones, el transbordo ocasiona congestión portuaria, al provocar que las cargas se retrasen por días o incluso meses, o puede darse la “pérdida” de la carga, por lo cual, en el estudio se va a determinar las implicaciones producidas por el trasbordo y las consecuencias de la pandemia en el nivel internacional en el proceso logístico, ya que se desea identificar los efectos provocados, desde las pérdidas económicas hasta procesos legales en los cuales los todos los entes se ven involucrados.

Se mencionan los procesos a los cuales se debe de someter la carga a la hora de ser manipulada para el transbordo. A consecuencia de esto el estudio facilita la comprensión del

tema, además, brindará mayor claridad de los beneficios que la investigación ofrece. También se añade que, esta investigación, permitirá conocer operaciones logísticas que pueden influenciar de manera positiva, al ayudar en la importación de bienes y mercancías; o, por el contrario, afectando de forma negativa al obstaculizar los procesos de importación.

Se propone investigar el resultado de las consecuencias ocasionadas por la pandemia del Covid-19 en el comercio internacional de las mercancías, pues se considera que determinar las diversas afectaciones en las áreas de logística, desarrollo comercial, economía y producción en el nivel mundial ocasionadas resulta de vital importancia para comprender plenamente la situación vivida en el 2020 y sus consecuencias y posibles secuelas.

Antecedentes de la Investigación

Antecedentes históricos

El Economic and Social Council (2020), bajo el enfoque cualitativo, indica en el reporte *“Report on the impact of the COVID-19 outbreak on international trade and logistics and the ways advanced technologies can help overcome such disruption”*, que:

La pandemia de COVID-19 se causó en un momento de lentitud mundial a nivel de comercio internacional, el cual se ha extendido desde la crisis financiera de 2008-2009, la rápida propagación del virus generó graves consecuencias para las principales economías del mundo, la mayoría de las actividades productivas se vieron interrumpidas, causando una la contracción más pronunciada desde la Segunda Guerra Mundial. (p.1)

Barcena, (2020) indica en su informe “Los efectos del Covid-19 en el comercio internacional y la logística”, el cual se realizó bajo un enfoque cuantitativo. Este informe plantea como el comercio internacional y el transporte se han visto afectados por la pandemia del Covid-19 y el desplome que han sufrido durante el año 2020, valorando las incidencias provocadas a lo largo del mundo. Se encuentran señales las cuales indican que no pueden ser ignoradas, ya que, las mismas estarán repercutiendo más adelante en la economía. El enfoque del informa es cuantitativo, el mismo fue realizado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (párr1-2)

Ascencios y Barki (2020), indica en *“Impact of the COVID-19 Pandemic on Trade and Development”* escrito en Geneva, con el método de investigación cualitativo, el documento resalta los efectos de la pandemia por COVID-19 la cual, ha impactado el comercio y el desarrollo mundial convirtiéndose en una conmoción económica en crecimiento en el nivel global, comercio internacional e inversión extranjera directa y cómo ha afectado directamente la producción global, se recalca el enorme reto que representa para los países más pequeños. Con base a lo anterior, se deben realizar nuevos cambios debido a que vida cotidiana ha sido impactada y afectada por la pandemia, por lo cual hay adaptar nuevas prácticas para retomar el control del comercio. (p.8)

Antecedentes internacionales

La primera investigación consultada fue elaborada por la peruana Lucero Shirley Prado Valderrama en el año 2018, con el tema sobre “La seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao 2018”, para la Universidad César Vallejos ubicada en Lima, Perú. Dicha investigación es cualitativa, la cual consta de una extensión de 76 páginas, las cuales son de suma relevancia para el presente estudio, debido a que el documento hace referencia a la manipulación de las mercancías peligrosas y la seguridad de los transportistas.

Su objetivo general es dar a conocer como la seguridad se relaciona con el transporte de mercancías peligrosas y como permite que los aeropuertos puedan brindar servicios de calidad y seguros a sus pasajeros. Como objetivos específicos tiene tres, los cuales señalan lo siguiente: Indicar cual es la relación entre la garantía de personas y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Jorge Chávez, Establecer cuál es la relación entre la protección personal y el transporte de mercancías peligrosas y, por último, definir cuál es la relación entre la integridad personal y el transporte de mercancías peligrosas.

La investigación de Prado (2018), llega a concluir que “se determinó una relación alta o muy fuerte entre la seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.” (p.57). Por lo cual, a la investigación es relevante para la

elaboración del presente documento, ya que, nos permite obtener información verídica y confiable sobre las mercancías.

La segunda tesis internacional consultada fue creada por Stephanie del Carmen Ruiz Dávila en el 2018, con el título “Mejoramiento en el proceso operativo en el régimen de importación en una agencia de aduanas”. Es una investigación cualitativa, la cual, se enfoca en los planes de mejoramiento que son requeridos en el proceso para poder corregir las deficiencias actuales. El objetivo general de este estudio es “mejorar el seguimiento del proceso operativo en una agencia de aduanas a través de la implementación de un nuevo sistema.” (p.64)

En este documento se pudo concluir que, gracias a un nuevo sistema, los tiempos podían ser optimizados al igual que los procesos operativos dentro de la agencia aduanera, por lo que se menciona por Ruiz (2018) que “se realizó unas proyecciones, donde los posibles resultados serían favorables tanto para el cliente como para la agencia de aduanas” (p.106)

La tercera tesis internacional consultada fue realizada por Evelyn Xiomara Arrieta Cruz, Luis Eduardo López Ochoa y Marco Lucio Marchan Amoroso en 2013, en Guayaquil, Ecuador. La misma se titula “Análisis del transporte de mercancías peligrosas por vía aérea y su traslado, vía terrestre hacia los centros de producción”, esta investigación pretende aportar en la prevención del riesgo en el manejo y transporte de mercancías peligrosas, partiendo de un análisis sobre los medios de transporte utilizados y la manipulación de las cargas.

Con esta investigación se logró concluir que se deben brindar capacitaciones a los transportistas en cuanto a los procedimientos de seguridad en el traslado de mercancías peligrosas, adicionalmente se deben incrementar los niveles de seguridad en el transporte.

Antecedentes nacionales

La primera tesis nacional consultada se titula “Transbordo de mercancías en el comercio internacional y sus incidencias en la determinación del origen en los acuerdos comerciales y tratados de libres comercio” (Fitoria, 2015), la cual, fue elaborada para la Universidad Internacional de las Américas en el año 2015. Fue creado por Andrea Fitoria Vargas.

Contiene como objetivo general: “Determinar la incidencia del transbordo internacional de mercancías en la determinación del origen, en los acuerdos comerciales Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos de América (CAFTA-RD) y Acuerdo de Asociación entre Centroamérica y la Unión Europea (AACUE), para el segundo semestre del 2014”. por su parte, como objetivos específicos, los siguientes: “Identificar las rutas utilizadas, durante el segundo semestre del 2014, para el transporte de mercancías, desde Europa, USA y DR, hacia Costa Rica”, segundo, “Estudiar las normas de origen presentes en los Acuerdos CAFTA -DR Y AACUE”, y tercero, “Describir la situación actual del transbordo de mercancías y la determinación del origen en los acuerdos CAFTA-DR y AACUE en el proceso de importación en Costa Rica”.

La investigación, es cualitativa y ésta es de suma importancia, ya que, menciona como el comercio internacional ha enfrentado diferentes facetas al paso de los años y las cuales lo han hecho evolucionar a lo largo de la historia, este ha presentado un gran desarrollo en diversos ámbitos. Desde la manera en la que se realiza el mercadeo de los productos hasta la manera en la que se transportan de un sitio a otro ha ido en constante crecimiento. Es en este último es donde el transbordo de mercancías toma un mayor relevancia y participación. Este traslado de mercancías normalmente se da porque el tamaño que tienen los puertos.

Este documento enfatiza en el transbordo de las mercancías y las consecuencias que este método puede generar, por ejemplo, si un comprador en un país latinoamericano desea aplicar un tratado de libre comercio de una compra que realizó a un país oriental, debe estudiar las cláusulas establecidas en el tratado, ya que, estos acuerdos suelen ser bastante exigentes y muy específicos, en caso de existir diferencias mínimas pueden ser desaplicados, al generar inconvenientes para los comerciantes. Se puede ejemplificar el comentario anterior con el tratado de libre comercio vigente entre China y Costa Rica, éste no permite su aplicación si

la carga permaneció almacenada, bajo control aduanero, por más de 3 meses en un puerto de un país que no forme parte del tratado.

En esta primera tesis consultada se concluye que los operadores logísticos, también deben establecer una buena logística de transporte de mercancías, al considerar, además, que existen otros factores determinantes en el servicio, por ejemplo: infraestructura portuaria, ampliación de puertos, buques de mayores dimensiones y velocidad, países con instalaciones portuarias más complejas y especializadas.

Por otra parte, la segunda investigación consultada pertenece a Blanco et al. (2016), estudiantes de la Universidad de Costa Rica, quienes realizaron la investigación en el 2016 con el tema “La cláusula de “Tránsito y Transbordo” en el marco de los tratados de libre comercio negociados por Costa Rica” en este documento es posible recolectar información relevante a la vigencia de los Tratados de Libre Comercio, mediante la descripción de los requisitos que deben cumplir las mercancías cuando transitan por un país no Parte de un TLC, para mantener su condición. Blanco et al. (2016).

Como objetivo general de la investigación, Blanco et al. (2016) exponen su pretensión de mejorar y beneficiar el control del comercio para los entes involucradas a la hora de aplicar la cláusula de tránsito y transbordo. Con base a lo anterior se detalla el objetivo general del estudio en mención, el cual se expresa:

Elaborar una propuesta para el mejoramiento del control y la facilitación del comercio para las autoridades aduaneras y operadores comerciales, en la aplicación de las disposiciones sobre tránsito y transbordo establecidas en los Tratados de Libre Comercio negociados por Costa Rica (p.27)

La segunda investigación cuenta con cuatro objetivos específicos, los cuales son: primero, “Describir, desde una perspectiva teórica, el entorno y los antecedentes de la cláusula de tránsito y transbordo en el marco de los tratados de Comercio negociados por Costa Rica”, el segundo objetivo es “Conocer las disposiciones sobre la cláusula de tránsito y transbordo negociada en los Tratados de Libre Comercio como medida de control aduanero y facilitación

al comercio, identificando los principales problemas que ha generado la aplicación de la misma”, su tercer objetivo se refiere sobre: “Analizar la aplicación de la cláusula de tránsito y transbordo en diferentes Tratados de Libre Comercio mediante casos de estudio”.

Y su cuarto objetivo específico es la elaboración de una propuesta para el mejoramiento del control y la facilitación del comercio para las autoridades aduaneras y operadores comerciales en Costa Rica. Esta investigación tiene relevancia, ya que, busca identificar las diferentes situaciones que pueden causar algún tipo de consecuencia ante la aplicación de la norma de tránsito.

Adicionalmente los autores mencionan en su investigación un poco sobre la realidad vivida en los puertos costarricenses y la afectación que esta implica en el tránsito de las cargas internacionales al no contar con una infraestructura que permita recibir medios de transportes de grandes dimensiones, lo anterior es distinguido para la investigación en curso. Conforme a lo comentado por Blanco et al. (2016):

La realidad es que Costa Rica (...) no cuenta con las condiciones para que las líneas aéreas, marítimas y terrestres, tengan servicios directos que garanticen que las mercancías puedan ser movilizadas de un lugar a otro evitando transitar, transbordar o incluso ser almacenadas en un tercer país. (p.22)

Proyecciones de la Investigación

En la presente investigación, se pretende definir el procedimiento del transbordo de mercancías y sus causas durante el año 2020 procedentes del extranjero en los puertos costarricenses. Se tiene como propósito ampliar e indagar en los procesos que llevan la manipulación de este tipo de traslado de cargas, siendo un punto sumamente relevante para la investigación, ya que, por medio de la comprensión de estos procesos, se pueden identificar las principales causas que dan origen al transbordo. Teniendo en cuenta lo mencionado por el equipo de proyecto de Arcadis (2020), el cual menciona que “La infraestructura marítima actual en Puerto Caldera tiene sus limitaciones en términos de tamaño de la nave” (p.148). Por lo que se dice que en Costa Rica se tienen puertos con geografías reducidas que no

permiten el atraco de buques madres en comparación a otros países, lo que genera una mayor utilización del transbordo de mercancías en terceros países.

Seguidamente, se desea describir las incidencias comerciales causadas por el transbordo durante el 2020 con el objetivo de delimitar el período por estudiar, al ver la realidad del traslado de productos hacia puertos nacionales en la actualidad se cuenta con un equipo de grúas eficientes y un espacio para la recepción de mercancías adecuadas, conforme con lo mencionado por el equipo de proyecto de Arcadis (2020) “El 70% de los contenedores son manipulados por las grúas portuarias y el 30% restante por el equipo del buque. (..) la productividad por barco es aproximadamente 57 movimientos por hora por 2 grúas portuarias y una grúa del barco” (p.113). Adicionalmente, con una pandemia mundial en curso, al generar diversas repercusiones en el comercio costarricense e internacional.

Adicionalmente, como la manipulación y el periodo de tiempo en que este manejo se realice, pueden llegar a afectar directamente la empresa compradora a la hora de tramitar o realizar gestiones aduaneras o incluso, a la hora de aplicar los tratados de libre comercio, ya que, la documentación legal referente a la importación (BL, factura comercial, lista de empaque, certificado de origen) tiene una serie de estándares los cuales deben ser cumplidos, de lo contrario, será desaplicado y no se podrá obtener el beneficio que le ofrece al importador de la carga.

Asimismo, se busca especificar las principales consecuencias comerciales a las cuales se ven expuestas las empresas que deben realizar tránsitos y transbordos por terceros países durante los tránsitos internacionales de las mercancías, para ser movilizadas desde los países de origen o de procedencia hasta su arribo al destino final, como lo es algún puerto costarricense, y como el periodo de tiempo establecido previamente se ve modificado por la pandemia mundial en curso. De esta manera, se pretende identificar los puntos positivos y negativos del transbordo de mercancías, cuando éstas arriban a los puertos costarricenses y la afectación que este pueda provocar en la aplicación del tratado de libre comercio vigente entre Costa Rica y el país exportador, al brindar una mayor comprensión de los aspectos por

desarrollar en los procesos relacionados, para la mejoría de la fluidez del comercio costarricense en la vía marítima.

CAPÍTULO II MARCO DE REFERENCIA

Comercio Internacional

No es posible indicar en qué año, específicamente, nace el comercio, sin embargo, los seres humanos empezaron a cultivar y formar sociedades, aproximadamente en los tiempos antes de Cristo. Este nace de una necesidad la cual buscaba abastecer la escasez de un producto o un servicio faltante, esto para poder satisfacer las necesidades que las diferentes poblaciones poseían.

En un inicio, es posible determinar que el comercio se dio en forma de trueque, el cual consistía, según la definición en Iconos. Revistas de Ciencias Sociales, dada por Humphrey y Hugh-Jones (2002) en: “una transacción en la cual los objetos se intercambian directamente uno contra otro, sin uso del dinero” (p.1), como es anteriormente definido este comercio de productos les permitía obtener aquello que no tenían, Al dar una parte de lo que les excedió, con el fin de obtener más riqueza o bien abastecer sus faltantes.

No obstante, se puede afirmar que el comercio fue y continúa siendo un propulsor para el desarrollo económico de los países, ya que este no pierde la esencia de su comienzo: el trueque. Actualmente, la tecnología ha permitido que el comercio se desarrolle en el nivel nacional como internacional, los países establecen relaciones comerciales internacionales, las cuales les permite la negociación de productos faltantes y sobrantes.

En el caso de Costa Rica esta introducción en el mercado internacional se empezó a realizar en el siglo XX, mediante la compra de productos necesarios los cuales no producían, sin embargo, más adelante incurren en la exportación de productos agropecuarios, el cual le dio fuerza al país, promovió las ventas de diversos productos y dio a conocer a Costa Rica en el mercado internacional, bien es mencionado por los autores Blanco, et al. (2016) donde indican que:

La búsqueda por la expansión y consolidación del comercio exterior es una característica que presenta la política comercial de Costa Rica desde la época

colonia. Siendo este un país pequeño, con la incapacidad de producir todo lo que se consume en su mercado interno, es que se da la necesidad de recurrir a la comercialización de bienes y servicios a nivel internacional. Tal incursión en los mercados internacionales se ve impulsada por la producción y exportación del café, producto que lleva al país a tener presencia internacional, y que permite el intercambio de bienes no producidos en nuestro territorio. (p.15)

La cita anterior es respaldada adicionalmente por León (s.f.), el cual indica a su vez que la economía costarricense buscó incursionar e insertarse en el mercado internacional con el fin de obtener aquellos bienes que nacionalmente no podían producir, por dicha razón, buscó diversas opciones para crecer internacionalmente.

Con el paso de los años la tecnología, el conocimiento, las herramientas y las prácticas han cambiado, la inserción de Costa Rica en el comercio internacional ha tomado fuerza y se ha vuelto de suma importancia para mantener la economía del país estable, el intercambio de bienes y servicios ha tenido un impacto trascendental a través de los años en la balanza comercial la cual, hoy representa un área significativa la cual ha evolucionado y ya no se limita únicamente a la exportación de café y banano, ha incurrido en cambios e innovado en nuevas áreas distinguidas, según indican Camacho y Winder (2020):

La economía costarricense pasó de basarse sólo en la agricultura a desarrollarse de una forma más diversificada con el turismo, la fabricación (electrónica, componentes médicos) y los servicios de TI como sectores importantes. (...). Los principales productos de exportación son plátanos y otras frutas tropicales, instrumentos médicos, productos electrónicos y alimentos procesados (P.14)

En este momento, por consecuencia de la pandemia del COVID-19 el desafío más grande al cual se enfrenta no solo el país, si no el mundo entero es mantener su posición en el mercado pese a la situación tan desalentadora y negativa que se ha vivido en los últimos meses. Las estrategias comerciales deben ser enfocadas directamente en mantener el crecimiento constante y lograr una estabilidad comercial y económica que permita al país apoyarse en esta área y solventar las dudas nacionales, por lo que, la atracción de inversión extranjera puede impactar el comercio, al traer consigo nuevas empresas al territorio e incrementa el empleo nacional.

Sin embargo, esta no es la única solución para poder levantar las exportaciones del país, a consecuencia de la situación vivida en el nivel mundial el comercio electrónico ha tomado mayor potencia y se ha situado en la posición número uno. Las pequeñas y medianas empresas costarricenses han innovado en sus métodos de ventas y de esta manera se han mantenido activas en el mercado, de esta forma el autor del informe sobre el comercio mundial 2020, Auboin et al (2020) enfatiza el aporte que el comercio electrónico ha provocado:

Las plataformas de comercio electrónico en línea han registrado un crecimiento significativo desde el inicio de la pandemia. Amazon, una empresa de comercio electrónico con sede en los Estados Unidos, anunció ingresos por valor de 75.000 millones de dólares EE.UU. en los primeros tres meses del año, (...) MercadoLibre, la empresa tecnológica líder de comercio electrónico en América Latina, registró un aumento del 70,5% interanual de los ingresos netos en el primer trimestre de 2020. Alibaba, el gigante chino de comercio electrónico, informó de un aumento de sus ventas del 22% durante los primeros tres meses de 2020, a pesar de que las restricciones relacionadas con el virus redujeron la actividad. (p.41)

Como bien se menciona en la cita anterior, existen empresas con un poder comercial bastante importante las cuales están ubicadas en los países desarrollados lo que causa que la competitividad mundial en el comercio actualmente sea cada vez más dura para los comerciantes, sin embargo, depende el intercambio de bienes, las compraventas de la mercancía están sujetas únicamente de cada una de las empresas y su manera de hacer llegar su producto con al cliente final. La historia del comercio no se detendrá, por lo que cada país debe avanzar e innovar día a día.

Un factor por considerar, de acuerdo con el informe de El Transporte marítimo en 2011 elaborado por la Subdivisión de logística comercial de la división de tecnología y logística de la (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo [UNCTAD], 2011) “Las condiciones macroeconómicas mundiales son las que producen los altibajos en el transporte marítimo. Los acontecimientos que se producen en la economía y el comercio mundial de mercancías es también influyente en el comercio marítimo.” (p.8). Por lo mencionado anteriormente, se considera un factor de suma importancia la economía mundial, ya que, esta puede impactar y producir cambios relevantes en el comercio internacional de mercancías.

Por otra parte, la Subdivisión de logística comercial de la división de tecnología y logística de la (UNCTAD, 2011), menciona que las rutas marítimas influyen en el fortalecimiento de la demanda comercial de los países que tengan accesibilidad o la posibilidad de acceder a estos nuevos viajes, por consecuencia, la demandas e inversiones se incrementaran volviéndose competitivos en el mercado, lo anterior se resalta en lo escrito por la (UNCTAD, 2011) donde indican que:

La ampliación del comercio Sur-Sur, habilitado por mayores inversiones Sur-Sur, también ha contribuido a robustecer la demanda de importaciones de los países en desarrollo a medida que resultan accesibles nuevos mercados que ofrecen mercancías a precios más competitivos (...). Es probable que esta tendencia continúe y varíe en función de la modificación de las características de las ventajas comparativas. (p.13)

En el caso de Centroamérica, Cordero (2016) menciona en el informe de Integración Económica Centroamericana que el comercio en esta zona se ha visto afectado positivamente y su crecimiento entre 1991 y el 2016 fue notorio en la región, por lo que se indica que:

Uno de los principales avances en la tercera etapa de la integración centroamericana se puede contar el recobramiento de la fuerza del comercio intrarregional, aunque a un ritmo menor de crecimiento que el experimentado durante su primera etapa. Entre 1991 y 2016, la tasa de crecimiento de las exportaciones intrarregionales fue de 10% promedio anual” (p.18)

Transporte internacional de mercancías

El transporte independientemente de su especificación o función es el traslado de una persona u objeto de un lugar a otro, esto se respalda con el comentario realizado por Sáenz (2018) donde indica que “El transporte es un sector estratégico en nuestra economía, ya que permite la movilidad y el intercambio de personas, mercancías o bienes, algo fundamental en un mundo globalizado” (p.14). Partiendo de este concepto se desarrollará el tema basado en el transporte marítimo, el cual es el principal medio en esta investigación.

Las personas durante mucho tiempo no tuvieron el conocimiento de la existencia de grandes regiones, pues no existían o había escasas maneras de viajar. Caminar era el único medio por el cual el hombre podía trasladarse de un lugar a otro e incluso, la única manera que tenía para movilizar sus pertenencias era de esta forma. Sin embargo, el tiempo transcurrió, y la evolución empezó a verse presente, así lo indica Montoya (2017) en su informe, el cual menciona que:

El transporte ha sido importante desde las primeras civilizaciones. En un principio el transporte de los productos se hacía en la espalda, posteriormente se utilizaron los animales, finalmente invento importante en la historia de la humanidad, la rueda que revolucionaría el transporte terrestre, más tarde llegaría la máquina y con ellos se llega a una nueva era, donde el comercio y el transporte siempre están de la mano. (p.62)

Más adelante, descubrieron que tenían la capacidad de domesticar bestias para cargar sus pertenencias, utilizaron diferentes animales en las diferentes regiones. Este descubrimiento se empleó hasta la creación de la rueda (su creador es desconocido) y las tarimas, las cuales llegaron a “facilitar” el traslado de carga pesadas, sin embargo, este invento influyó mínimamente ya que no existían buenos caminos en los cuales usarse. De esta forma fueron surgiendo nuevos métodos y usos para sus transportes, de los cuales se ampliarán seguidamente.

Actualmente existen convenios internacionales para facilitar e impulsar el comercio internacional y el tránsito de mercancías, uno de estos convenios es el de las Naciones Unidas, el cual se celebró en 1980 en Ginebra, conforme a lo indicado por las Naciones Unidas (1981) la conferencia “tuvo a la vista. como base de sus trabajos. el proyecto de convenio sobre el transporte multimodal internacional preparado y aprobado por el Grupo Preparatorio Intergubernamental para un convenio sobre el transporte multimodal internacional” (p.2)

En esta conferencia se acordaron cláusulas para el transporte multimodal, sin embargo, los Estados parte reconocieron la importancia del transporte de mercancías como un facilitador la expansión de comercio mundial, ya que ayuda a promover el desarrollo comercial y beneficia a todos los países. Lo anterior, con base en las Naciones Unidas (1981):

- a) Que el transporte multimodal internacional es uno de los medios de facilitar la expansión ordenada del comercio mundial,
- b) La necesidad de promover el desarrollo de servicios de transporte multimodal adecuados, económicos y eficientes que permitan atender las necesidades de cada tráfico,
- c) La conveniencia de asegurar el desarrollo ordenado del transporte multimodal internacional en beneficio de todos los países y la necesidad de considerar los problemas especiales de los países de tránsito (p.5)

Transporte marítimo

En cuanto al transporte marítimo, se define según Cortázar, Quintero y Ramírez (2017) como “traslado de carga o pasajeros a través del mar de un país a otro, utilizando medios de transporte como barcos u otra clase de embarcaciones” (p.19)

Conforme a lo indicado por Montoya (2017) “el transporte fluvial constituye la navegación de embarcaciones a través de ríos navegables de personas o mercancía, en el ámbito nacional e internacional” (p.78). De acá nace el transporte marítimo, ya que se percataron que era más fácil trasladarse en agua que en terrenos desiguales. Puede ser que la idea inicial surgiera de un simple tronco flotante en el río, pero, rápidamente se dieron cuenta de que uniendo varios de estos podían transportar sus cargas e incluso a su gente.

La función de facilitar el comercio surgió muchos años después con los romanos quienes dieron más importancia al comercio marítimo, dedicando las naves onerarias a esta función, tenían tracción a vela y pocos remos, ya que el espacio estaba reservado principalmente a la mercancía. Esta mercancía se transportaba en ánforas protegidas por paja y atadas entre ellas o a las tablas del buque. Con base en lo mencionado por Cortázar et al. (2017) “el transporte de mercancías por el medio marítimo evolucionó de acuerdo con las necesidades del comercio mundial y de la capacidad técnica para construir barcos más grandes y eficientes instalaciones portuarias adecuadas para la manipulación de mercancías” (p.20)

Por lo indicado anteriormente, el transporte marítimo estuvo asociado al desplazamiento y a la pesca. Los medios de propulsión utilizados en aquel momento eran el remo, siendo las

embarcaciones muy rudimentarias. Cómo transcurrió el tiempo fueron evolucionando las barcas y su forma de navegar, se empezó por utilizar la vela para propulsar las flotas con el correr del viento, sin embargo, más adelante se diseñaron barco de mayor tamaño y tecnología como bien menciona Cortázar et al. (2017) en el siguiente texto “uno de los acontecimientos más importantes de esta época fue la aparición de la maquina a vapor, las embarcaciones de vela fueron reemplazadas por aquellas movidas por dicha maquinaria” (p.20)

Sin embargo, para que este medio tomara este puesto tuvo que sufrir un cambio, el cual se dio en la época de renacimiento donde se vivió una gran transformación en el comercio marítimo, ya que, los buques sufrieron modificaciones que permitieron realizar navegaciones por nuevas rutas comerciales. Algunos siglos después es el medio más utilizado en el comercio internacional ya que éste permite transportar grandes cantidades de mercancías a larga distancia y a un precio más económico que en otros medios lo anterior conforme a lo mencionado por Aznar, Chapapria y Compés (2003):

En relación con el potencial derivado de la vinculación a las principales rutas de comercio intercontinental, hay que tener en cuenta el hecho de que en la actualidad más del 60% del tráfico de contenedores a nivel mundial se concentra sobre nueve rutas marítimas principales que incluyen tres ejes Este-Oeste y cinco ejes Norte-Sur (p.19)

A consecuencia de esto, se inició la Revolución Industrial y consigo se dio la bienvenida a la máquina de vapor, dando origen al desarrollo del primer barco de vapor comercial. Al dejar de lado la madera para utilizar el acero como material de construcción, aumentando la capacidad de carga de los buques. Cortázar et al. (2017) enseñan que:

Hoy por hoy aun caracteriza al transporte marítimo de mercancías, y que combinada junto con la evolución tecnológica y organizativa (...) ha impulsado el desarrollo comercial y económico de países en todo el mundo. (...). A finales del periodo del renacimiento, el principal medio tecnológico utilizado para el transporte fue la carabela, primera nave capaz de salir de los mares para entrar a los océanos, lo que hizo posible esta conquista y las grandes colonizaciones a partir del siglo XVI. (...) la revolución industrial trajo consigo avances que cambiaron por completo la forma en que se llevaban a cabo diferentes tareas, entre ellas la navegación. (p.19-20)

Gracias a los avances, cambios e innovaciones que sufrió este medio de transporte a través de los años, hoy se considera el método de traslado más sobresaliente y utilizado por las ventajas y beneficios que ofrece a sus usuarios según Cortázar (2017) “el transporte marítimo abarca cerca del 80 % de los intercambios comerciales, siendo el más representativo de las relaciones económicas entre naciones” (p.22). Algunas de sus características sobresalientes son los costos relativamente baratos, manejo y traslado de mercancías de gran volumen o sobredimensionadas, e incluso, abarca largas distancias. El autor Cortázar (2017) detalla algunas ventajas:

El transporte marítimo presenta; con respecto de los demás medios de transporte, las siguientes ventajas: gran flexibilidad tanto en el manejo de la carga como en sus itinerarios al tener buques con tamaños diferentes y no estar condicionado por una estructura determinada; capacidad de carga extraordinaria, siendo especialmente adecuado para el transporte de grandes masas a grandes distancias; el costo de transporte es comparativamente bajo; y tiene la facilidad de albergar mayor capacidad de carga a comparación de otros medios de transporte.(p.20)

El océano empodera el tránsito marítimo e influye directamente en el intercambio de mercancías y el desarrollo comercial, ya que, se puede considerar la principal vía de comunicación entre países y continentes, cabe recalcar, de acuerdo con Cortázar (2017) que “más de dos tercios de la superficie del planeta están cubiertos por agua” (p.21) esta es la principal razón por la cual el hombre ha buscado la forma de viajar más por agua que por tierra, ya que, el océano se ha establecido como una ruta de transporte para el movimiento de cargas.

Adicional, Doerr et al (2015) mencionan que “En los últimos años los países en desarrollo se han convertido en los principales importadores y exportadores y una fuerza impulsora clave que sustenta los flujos de comercio por vía marítima y la demanda de servicios de transporte marítimo.” (p.37). Por lo que el transporte marítimo ha sido impulsado, tomando relevancia en el comercio internacional para el intercambio de bienes entre países.

En la primera década del año 2000 se presentó una crisis en el nivel mundial, la cual afectó la economía y el transporte marítimo, sin embargo, una de las tendencias que impactó este medio para su recuperación es el mencionado por la Subdivisión de logística comercial de la

división de tecnología y logística de la (UNCTAD, 2011) donde recalca 3 puntos claves que permitió a las compañías de transporte y logística sobreponerse a la desgastante situación vivida, lo indicado por UNCTAD (2011) fue:

Se presentan cuatro esferas clave que podrían representar oportunidades importantes para las empresas de transporte y logística, en particular: a) el aumento del comercio dentro de Asia y el Pacífico, y el comercio entre regiones desarrolladas y en desarrollo (por ejemplo, China y Alemania); b) el comercio entre las economías emergentes; y c) el comercio entre China y África. (...) Estas novedades probablemente afectarán de manera diferente a los segmentos del mercado y darán como resultado modificaciones de las características del transporte internacional, que crecerá con mayor rapidez en algunas rutas que en otras; pero también brindan la oportunidad de abrir nuevos mercados. (p.28)

La creación de nuevas rutas marítimas genera la posibilidad que los países con economías emergentes puedan ingresar en el mercado internacional o facilite la posibilidad de incorporar un nuevo producto a un mercado en específico, adicionalmente, esto ayuda a que el transporte marítimo crezca. Adicionalmente, la contenedorización ha cooperado a incrementar el uso de este medio de transporte, ya que, facilita el tránsito de la mercancía y su carga y descarga en puertos.

Al mismo tiempo que crece la flota de contenedores, lo hace la eficiencia de su utilización. En 1990, se cargaba y descargaba cada contenedor aproximadamente 14 veces durante el año. Gracias al uso de mayor número de transbordos y buques más rápidos, el mejoramiento de la manipulación en los puertos y de los despachos de aduanas, esta cifra se había elevado a aproximadamente 19 movimientos portuarios por contenedor en 2010. (UNCTAD, 2011, p.44)

Asimismo, la (UNCTAD, 2011) recalca la importancia del calado o la geografía que los puertos deben tener para poder admitir los buques de manera eficiente, en el caso de Costa Rica, se limita a recibir únicamente buques pequeños o portacontenedores a causa del tamaño de los calados que tienen sus principales puertos, por lo que, el ingreso de un buque sobredimensionado implicaría modificaciones en la estructura de los puertos generando una fuerte inversión para el Gobierno costarricense, con base en la (UNCTAD, 2011) se menciona:

Aunque existen diseños para portacontenedores malaccax de hasta 35.000 TEU, la profundidad y el alcance de las grúas de los principales puertos de contenedores actuales solo bastan para manipular buques con una capacidad máxima de entre 18.000 y 22.000 TEU. Cualquier crecimiento adicional de importancia en el tamaño de los buques exigiría inversiones masivas en los puertos. Probablemente se haya llegado a un punto de estancamiento. (p.43)

En el caso de Costa Rica el transporte marítimo es fundamental, sin embargo, las condiciones de los puertos nacionales no son consideradas las óptimas para la recepción de buques madres, por lo que, el Programa de Infraestructura y Transporte tiene por objetivo mejorar las condiciones de infraestructura y servicios para incrementar la seguridad vial y aumentar el atraque de los buques. Así menciona el equipo de ingenieros de Arcadis (2020):

El Gobierno de la República ha venido realizando un importante esfuerzo por mejorar la infraestructura del país, con el propósito de disminuir el rezago que tiene Costa Rica respecto a inversiones en ese campo del transporte, reducir los costos y tiempos de viaje de personas y bienes e incrementar la seguridad vial. (p.32)

Puerto.

Conforme a lo indicado por Aznar et al. (2003) referente a los puertos en su investigación sobre los principales puertos de América del sur, indican que estos son puntos de encuentro que geográficamente se encuentran relacionados entre sí, los cuales, tiene como función conectar y permitir el tránsito marítimo de mercancías, lo revelado por los autores indica que:

Los puertos son los nodos clave de la red física que da soporte al comercio internacional. Los enclaves portuarios son, además, los eslabones básicos de una larga cadena multimodal que permite que las mercancías circulen desde las plantas de los exportadores a las instalaciones de los importadores de ultramar. (p.9)

Por otra parte, la (UNCTAD, 2011) menciona que “El tráfico portuario mundial de contenedores aumentó en aproximadamente 13,3% hasta llegar a 531,4 millones de TEU en 2010 (...) Los puertos continentales de China continuaron aumentando su proporción en el tráfico portuario mundial de contenedores, (...)” (p. XV). Anteriormente se recalca el crecimiento de la operación portuaria en el 2010, donde se consideró que los puertos de China iban a ser unos de los principales personales en el tráfico de mercancías, por lo que, el comercio mundial se vería impactado por el flujo de carga.

Además, Doerr et al. (2015) apoyan el comentario anterior, ya que, en su documento indican que el aumento en la utilización del transporte marítimo a afectado positivamente el tránsito en los puertos, mencionan que:

El crecimiento de la actividad de contenedores en puertos en la pasada década se originó en la expansión del mercado de transporte de contenedores debido a tres factores: un aumento del comercio exterior, debido a la mayor actividad económica dentro y fuera de la región, una mayor oferta de servicios portuarios, dado por el incremento de los servicios logísticos para contenedores y de las capacidades portuarias y un sostenido desarrollo de servicios con operaciones de transbordo de las líneas navieras en la cuenca del Caribe y en Panamá (p.72)

Adicionalmente, Aznar et al. (2003), se refieren a la capacidad competitiva que debe tener un puerto para ofrecer un servicio eficiente, rápido y seguro, el cual permita un movimiento expedito en la carga y descarga de contenedores, asimismo, mencionan acerca del equipo de manipulación e infraestructura, con el que deben contar los sistemas portuarios para brindar un servicio de calidad y ágil en la operación.

En la actualidad, la capacidad competitiva de los enclaves portuarios para prestar servicios eficientes a barcos y mercancías depende además de un elevado número de factores: infraestructuras marítimas y terrestres, redes y sistemas de información, equipos de manipulación de carga e instalaciones de apoyo, recursos humanos, precio y calidad de los servicios portuarios, gestión y organización de los actores que componen la cadena en la que se articula el proceso de prestaciones de servicios (p.9)

Por otra parte, Aznar et al. (2003), continúan enfatizando la competitividad, seguridad, eficiencia |en el servicio que deben ofrecer los puertos para lograr resaltar y ser tomados en cuenta por las navieras como puertos de escala o de servicio directo, recalcan que el servicio en América Latina es ineficiente y no cumplen con los estándares adecuados para facilitar el tránsito en el comercio internacional, añadido a esto, suelen ser inseguros y costosos:

Los puertos son competitivos y cumplen su función si son capaces de ofrecer al comercio exterior y a las líneas de navegación que hacen escala en sus muelles servicios eficientes, rápidos, fiables y seguros. (...) Los puertos de América Latina, en su conjunto, se encuentran situados entre los menos eficientes del mundo, lo que dificulta sobremanera que cumplan con su principal función de facilitadores del comercio. (p.10)

Un factor de suma importancia que indica el potencial que un puerto puede tener es la ubicación, el calado y el largo que este tenga, los equipos para la correcta y rápida manipulación de contenedores y la eficiencia operativa. Estas características logran captar las miradas de las navieras para utilizar el muelle como puerto de transbordo en sus operaciones, al aumentar el tráfico portuario, lo que trae consigo ventajas y beneficios para el país dueño, esto, con base en lo indicado por Aznar et al. (2003) en su investigación:

Junto a los factores locacionales, los propiamente funcionales derivados de características físicas como el calado, longitud de muelles, disponibilidad de áreas de almacenamiento y equipos para el movimiento rápido de contenedores el potencial de los diferentes enclaves (...) El transporte marítimo ha experimentado un marcado proceso de concentración, con alianzas y fusiones entre empresas navieras y un aumento de tráfico portuario de transbordo de carga de contenedores. (p.16)

Adicionalmente, un factor relevante para hacer un puerto competitivo es la tecnología, por lo que la (UNCTAD, 2011) menciona en su informe el crecimiento y el efecto positivo que la inversión tuvo en esta área para algunos puertos, ya que, a raíz de esta inversión han experimentado cambios importantes en cuanto a su eficiencia, tiempos de manipulación en la carga y descarga de la mercancía, también cabe señalar que los costos en la terminal y precios se logran reducir, lo dicho indica que:

Y el aumento de la inversión en la tecnología de la información y las comunicaciones, la innovación y las nuevas tecnologías han facilitado también una mayor eficiencia y productividad en los puertos, al reducir el tiempo de manipulación de la carga, y a su vez han incidido en los costos de las terminales y reducido los precios generales de la carga. (p.87)

Sin embargo, en el caso de Costa Rica, los dos principales puertos que posee tienen una infraestructura deplorable y un servicio lento en la manipulación de los contenedores, volviéndolos no parte relevante de las rutas primordiales de las compañías navieras, por lo que sus características serán especificadas en este estudio con el objetivo de describir la situación, los problemas que enfrentan y como impactan al país estas ineficiencias. Blanco et al. (2016) indica que “Costa Rica cuenta con 2 puertos comerciales: Puerto Caldera y Puerto

Limón. Estos puertos, están acondicionados para recibir exclusivamente buques bajo la denominación Panamax, los cuales tienen como base en la profundidad de calado entre los 10.7 y 12.5 metros” (p.72)

Por otra parte, la (UNCTAD, 2011), menciona que la nueva tecnología para construir buques de gran capacidad de transporte está vigente actualmente, sin embargo, no todos los países cuentan con una infraestructura portuaria de esta capacidad, por lo que, para obtenerla, en el caso de Costa Rica requiere de una inversión por parte del Gobierno exagerada y varios años de construcción, por lo tanto, el desarrollo comercial de esta área se puede ver afectado en su crecimiento. Lo anterior conforme a lo mencionado por la (UNCTAD, 2011):

Germanischer Lloyd, una importante empresa de clasificación de grandes buques, sostiene que ya existe la tecnología para construir buques de 18.000 TEU, aunque tal vez los puertos carezcan de la infraestructura necesaria para manipularlos. Puesto que se prevé la entrega de estos buques en 2014, es dable esperar que se modifiquen los puertos para adaptarse a los nuevos tamaños. Sin embargo, los puertos que dependen de las mareas quizá enfrenten problemas adicionales para recibir estos buques súper-post-Panamax. (p.33)

Puerto Caldera.

Puerto Caldera es actualmente el principal puerto de Costa Rica para el comercio internacional, se encuentra ubicado en la costa pacífica del país, fue construido en la bahía de Caldera situada al este del Golfo de Nicoya; sus instalaciones cuentan con puestos de atraque, área de apoyo marginal, rompeolas de enrocamiento, dársena de atraque, canal de acceso, ayudas a la navegación e instalaciones de apoyo (Equipo de proyecto de Arcadis. 2020, p.82)

Hoy, Puerto Caldera cuenta únicamente con 4 puestos de atraque con diferentes profundidades, sin embargo, ninguno de estos puestos, por sus profundidades, es apto para recibir un buque mayor a un Panamax, con base en lo indicado por el equipo de proyectos de Arcadis (2020) “El puerto cuenta con cuatro puestos de atraque. Estos fueron diseñados y construidos para diferentes profundidades de operación: -11,0m, -10,0m, -7,5m y -13,0m;” (p.95)

Más adelante en el estudio el equipo de proyecto de Arcadis (2020) menciona acerca del problema existente con la dársena del muelle y como este ha estado afectando 2 de los puestos de atraque de Puerto Caldera, por lo que pueden ocasionar un impacto en los procedimientos logísticos y operativos causando problemas en el manejo correcto de la carga, se menciona que:

La dársena del muelle tiene problemas de sedimentación, afectando los especialmente los puestos de -11 y -10m. El diseño y construcción del muelle para tres profundidades han ocasionado problemas al INCOP ya que, a pesar de contar con 490m de pantalla, solo 360m permiten el atraque de barcos de 15.000 a 20.000 DWT (p.98)

Adicional a esto, el equipo de proyecto de Arcadis (2020) enfatiza un punto de suma importancia en la investigación, donde indica que el transbordo de mercancías es nulo en Puerto Caldera producto de la poca profundidad de su calado ocasionando la llegada únicamente de barcos portacontenedores al país, se indica que “es un puerto “feeder” alimentador y el transbordo de contenedores es casi cero. El puerto recibe aproximadamente 5 a 6 líneas de contenedores por semana, lo que resultó en un número total de buques portacontenedores.” (p.108)

Una de las conclusiones brindadas por el equipo de proyecto de Arcadis (2020) asegura que “La capacidad y la profundidad de los puestos, que no son suficientes actualmente ni en el futuro.” (p.122), lo cual es preocupante, ya que, en un mediano o largo plazo esta afectación puede aumentar su impacto y afectar el comercio costarricense.

Puerto Limón-Moín.

Citando a Blanco et al. (2016) quienes hacen referencia a Puerto limón en su trabajo de investigación, indican que este puerto:

Está constituido por 2 terminales portuarias situadas a 7 km una de la otra: la Terminal Hernán Garrón Salazar (Terminal de Limón) y la Terminal Gastón Kogan

Kogan (Terminal de Moín). Cada una de estas terminales cuenta con varios puestos de atraque” (p.74)

Como bien fue mencionado este puerto se encuentra situado en la provincia de Limón, a lo largo de la costa caribeña de Costa Rica, actualmente está constituido por 2 terminales portuarias las cuales cuentan con 10 puestos de atraques entre las dos. El estado climatológico de la zona lleva a posibles incidencias en el área de maniobra y atraque de los buques lo que causa la interrupción de los servicios portuarios y el desvío en más de una ocasión de los buques a otros puertos.

El principal problema de estos puertos radica en que su estructura y su limitado calado, ocasionando en varias ocasiones congestión portuaria o retrasos en las operaciones de carga y descarga de los contenedores, ya que, en los puertos Limón-Moín se manipulan las mayores cantidades de cargamentos del país, con base en lo indicado por el equipo de proyecto de Arcadis (2020), se puede mencionar que:

En relación con el sector marítimo, Costa Rica tiene dos puertos principales: Limón y Moín (generalmente visto como un solo complejo portuario) (...). Limón-Moín maneja más del doble de carga que Puerto Caldera, respectivamente 11,5 millones de toneladas contra 5,2 millones de toneladas. Ambos puertos sufren de congestión y limitaciones de infraestructura (profundidad del agua, número de atraques), aunque Limón-Moín más que Puerto Caldera. (p.14)

Tratados de Libre Comercio

Los Tratados de Libre de Comercio (TLCs), son acuerdos comerciales entre dos o más países, los cuales, se ven vinculados mediante los acuerdos de las preferencias arancelarias mutuas y la disminución de barreras arancelarias en el intercambio comercial.

Según la información recopilada de la página web de Economipedia, escrito por Sánchez (2020), indica que un Tratado de Libre Comercio es “un acuerdo que establecen dos o más países bajo el amparo del derecho internacional y con el objetivo de mejorar sus relaciones en términos económicos y de intercambio comercial” (párr.1) mediante estos acuerdos, los países involucrados llegan a establecer cláusulas definitivas para la exportación e

importación de ciertas mercancías , las cuales no pueden verse quebrantadas a lo largo de la vigencia del tratado.

Por lo general las naciones establecen tratados de libre Comercio para aumentar entre sí, la exportación de sus productos o la importación de sus productos más necesitados. Estos acuerdos ayudan con el control de fronteras a la hora del ingreso de la mercancía y de la circulación de esta dentro del país, cabe mencionar que el pago de aranceles a la importación es más barato o incluso exento.

Conforme con lo indicado en el estudio de Blanco et al. (2016) se aclara que los tratados de libre comercio son contratos entre países los cuales buscan beneficios comerciales y brinden seguridad a la hora de realizar negociaciones, sin embargo, se recalca la posibilidad de que existan confusiones a la hora de aplicar el tratado de libre comercio en alguno de los países partes, ya que, la interpretación de este documento puede jugar un doble papel.

Al negociar y poner en vigencia un tratado de libre comercio (TLC), los países buscan tener un marco comercial con mayor previsibilidad y seguridad. No obstante, algunas de las normas acordadas pueden a la vez generar confusión al momento de su aplicación, lo que podría limitar el acceso a las preferencias arancelarias. Precisamente, las normas de origen suelen ser un claro ejemplo de esta situación, ya que por la complejidad técnica que conlleva su negociación, definición y puesta en práctica, se generan diferencias en su interpretación (p.11)

Cláusula de “tránsito” y “transbordo”

Con base en el (Sistema Costarricense de Información Jurídica, [SCIJ], 2021), existen lineamientos o disposiciones sobre el “tránsito y transbordo” de importaciones de mercancías de diversos países con los que Costa Rica tiene acuerdos comerciales, ya que, se solicita un trato arancelario preferencial previamente establecido en el tratado de libre comercio, sin embargo, deben contar la documentación probatoria, resultando:

I.-Que los tratados de libre comercio establecen requisitos para la aplicación del trato arancelario preferencial cuando las mercancías originarias sean exportadas directamente desde el país Parte exportador, hasta el país Parte importador. Sin embargo, la norma sobre "*tránsito y transbordo*" permite que las mercancías

transiten o que sean sujetas a operaciones de transbordo y/o almacenamiento en países no Parte, siempre que permanezcan bajo control aduanero y que no sean sometidas a procesamientos ulteriores.

II.-Que uno de los principales inconvenientes a los que se enfrentan los importadores para cumplir con las disposiciones sobre "*tránsito y transbordo*", es la obtención de la documentación probatoria del control aduanero y de no transformación, cuando las mercancías originarias al amparo de un tratado de libre comercio han estado en tránsito con o sin transbordo o almacenamiento temporal en el territorio de un país no Parte o Parte de un tratado de libre comercio, cuando resulte aplicable. (SCIJ, 2021, párr.3-4)

Por lo tanto, en el ámbito de aplicación de la cláusula de "tránsito y transbordo" se indica que será aplicada a todos aquellos acuerdos comerciales que el estado costarricense tenga vigentes, adicionalmente, aclara en 3 puntos los lineamientos a seguir en caso de que se presenten alguna de las situaciones mencionadas a continuación:

a) tránsito sin transbordo y sin almacenamiento temporal: Cuando las mercancías originarias bajo un tratado de libre comercio hayan estado en tránsito por el territorio de uno o más países no Parte del tratado, sin transbordo o sin almacenamiento temporal;

b) tránsito con transbordo y sin almacenamiento temporal: Cuando las mercancías originarias bajo un tratado de libre comercio hayan estado en tránsito y hayan sido objeto de transbordo, sin almacenamiento temporal, en el territorio de uno o más países no Parte del tratado; o

c) tránsito con o sin transbordo, pero con almacenamiento temporal: Cuando las mercancías originarias bajo un tratado de libre comercio hayan estado en tránsito por el territorio de uno o más países no Parte del tratado, con o sin transbordo y hayan sido objeto de almacenamiento temporal en uno o más países no Parte del tratado. (SCJI, 2021, párr 13-15)

Por otra parte, el (SCIJ, 2021) menciona que el importador debe contar con la documentación requerida al día, ya que, deben demostrar que la mercancía no sufrió daños o transformaciones durante el transbordo y almacenamiento de la carga, por lo tanto, solicita, que los documentos contengan la información pertinente al ser presentada ante la aduana, se menciona que:

I. Tránsito sin transbordo y sin almacenamiento temporal: Los documentos de transporte (guía aérea, conocimiento de embarque o la carta de porte, según sea el

caso) en el que conste la fecha y el lugar de embarque de las mercancías desde el país Parte exportador hasta el punto de entrada del destino final en el país Parte importador.

II. Tránsito con transbordo y sin almacenamiento temporal: Los documentos de transporte desde el país de origen, que cubran toda la ruta del transporte (guía aérea, conocimiento de embarque o la carta de porte o el documento de transporte multimodal cuando las mercancías sean objeto de transbordo por diferentes medios de transporte, según sea el caso), en los que consten la fecha y el lugar de embarque de las mercancías desde el país Parte exportador, hasta el punto de entrada del destino final en el país Parte importador. Adicionalmente, cuando el importador no cuente con los documentos en los términos indicados anteriormente (que no detallen toda la ruta de transporte), podrá aportar una carta emitida por la empresa de transporte internacional con dicha información.

III. Tránsito con o sin transbordo pero con almacenamiento temporal: Los documentos de transporte (guía aérea, conocimiento de embarque o la carta de porte, según sea el caso) del último tramo de transporte⁴ y el documento de control emitido por la autoridad aduanera del país no Parte (original o fotocopia) o aquella entidad que sea designada por el gobierno de ese país para ejercer la función de control, que demuestre que las mercancías permanecieron bajo control y vigilancia de la autoridad aduanera y que no sufrieron un procesamiento ulterior diferente a los permitidos. (SCIJ,2021, párr. 26-28)

Tratado de Libre Comercio Costa Rica - China

Conforme con lo indicado por el Ministerio de Comercio Exterior [COMEX], (s.f.) señala que el “Tratado de Libre Comercio entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República Popular China entró en vigor el 1 de agosto del 2011” (párr.1). Volviéndose el segundo acuerdo con mayor relevancia para el país, el intercambio de mercancías con China se realiza desde los años 90, sin embargo, el acuerdo de libre comercio se buscó a partir de la incorporación de China a la Organización Mundial de Comercio (OMC) en el 2001, ya que, la relación comercial previa experimento un aumento significativo en el intercambio de bienes, así es mencionado por (COMEX, s.f.)

La República Popular China es uno de los principales actores en el contexto económico internacional y es el segundo socio comercial de Costa Rica, a nivel individual, después de los Estados Unidos. Costa Rica y China han tenido intercambio comercial desde principios de los años 90; sin embargo, es a partir de

la incorporación de China a la Organización Mundial de Comercio (OMC) en 2001 (párr.2)

Costa Rica anunció en el año 2007 la posible relación diplomática entre el país y China, sin embargo, hasta el año 2010 se obtuvieron las firmas de acuerdo y en el 2011 la Gaceta publicó el enunciado oficial sobre el establecimiento del acuerdo comercial. (COMEX s.f., párr. 4-5) El Tratado de Libre Comercio con China cuenta con 16 capítulos, cada uno con su respectivo anexo, en dicho documento se habla sobre las disposiciones iniciales, el acceso a los mercados, las reglas establecidas y los procedimientos operativos y aduaneros que se deben seguir, las medidas sanitarias y fitosanitarias para los productos perecederos, la administración del tratado, entre otros.

Con base en el documento explicativo elaborado por (COMEX, 2010) El objetivo principal de este tratado de libre comercio con China es “Establecer una zona de libre comercio entre las Partes de conformidad con la normativa de la Organización Mundial del Comercio” (p.29) por lo cual, se deseaba expandir y diversificar el intercambio de productos y facilitar el comercio de bienes y servicios por medio de la suspensión de las barreras arancelarias y no arancelarias para que estas no restrinjan el libre comercio entre los países parte.

Según el artículo explicativo del Tratado de Libre Comercio entre Costa Rica y China, (Comex, 2010) detalla que los objetivos específicos son:

Avanzar en la conducción de economías abiertas, eliminando cualquier tipo de proteccionismo existente y basado en la modernización, facilitación y dinamización del comercio, con la convicción de que la mejor opción para impulsar el desarrollo económico y social es el libre comercio, adicionalmente, se desea alcanzar nuevas y mayores oportunidades de comercio entre las Partes involucradas, con opciones de mejorar, ampliar y promover las inversiones y establecer alianzas estratégicas en los territorios involucrados (párr.3)

Adicionalmente en el artículo explicativo del Tratado de Libre Comercio entre Costa Rica y la República de China, se hace referencia al transbordo de mercancías, en el cual, se recalca en la sección A, inciso P el envío directo, donde indica que las cargas deben ser transportadas directamente entre las partes para obtener beneficios del acuerdo comercial, sin embargo,

indica que el transbordo puede darse siempre y cuando esté justificado por razones geográficas o requerimiento de transporte internacional, la carga no puede sufrir ningún cambio físico o incluso, pero sí puede ser reembalada. Por otra parte, se detalla que la mercancía no puede permanecer más de 3 meses almacenada en un tercer país ya que esto provocará la desaplicación del tratado, conforme a (Comex, 2010):

Para beneficiarse del trato arancelario preferencial, las mercancías deben ser transportadas directamente entre las Partes. No obstante, el Acuerdo establece que las mercancías originarias no perderán tal condición cuando se exporte de una Parte a otra Parte, transitando por una o más No Partes, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, bajo control de las autoridades aduaneras de dichos países, siempre que ese tránsito esté justificado por razones geográficas o por requerimientos de transporte internacional, que no entren al comercio o consumo o bien que las mercancías no sean sometidas a operaciones distintas a la descarga y carga, reembalaje o cualquier operación necesaria para asegurar su conservación.

Además, deberán presentarse a la autoridad aduanera de la Parte importadora, los documentos que demuestren que las mercancías cumplieron con las condiciones anteriormente señaladas, tales como el conocimiento de embarque y otras pruebas documentales proporcionadas por la autoridad aduanera de dicha no Parte. En caso contrario, la mercancía perderá su condición de originaria.

Adicionalmente, se indica que las mercancías que sean almacenadas temporalmente en el territorio de una No Parte, tendrán una estadía máxima de 3 meses a partir de la fecha de su entrada. (p. 82)

En los últimos años el intercambio comercial con China se ha visto impactado de manera positiva, reflejando un incremento significativo en un 12.6% en el año 2019, según los datos del (COMEX, 2010), quienes aseguran que:

El comercio bilateral entre Costa Rica y China ha crecido de manera notoria y con tendencia a acelerarse a lo largo de la última década, en particular a partir del año 2001, que marca el momento de adhesión de China a la Organización Mundial del Comercio (OMC)... el intercambio comercial pasó de US\$68 millones en 1999, a US\$1.568 millones en el 2008. Las exportaciones, por su parte, han crecido a una tasa promedio anual de 61,7%, en tanto las importaciones lo han hecho en el orden de 32,4%. (p. 11)

Con la cita anterior se establece que el mercado chino es de suma importancia para la economía costarricense, ya que, el pueblo costarricense ofrece diversos productos en los

sectores agrícolas e industriales, los cuales son atractivos y dignos para el comercio chino, por lo que es mencionado en el documento explicativo de (COMEX, 2010):

Costa Rica exporta a China cerca de 141 productos entre los cuales destacan en el sector agrícola los jugos y concentrados de frutas, las plantas ornamentales y los follajes y hojas. En el sector industrial, además de los productos de la industria electrónica, sobresalen también los desperdicios y desechos de cobre. (p.12)

Por otro lado, las importaciones originarias de China representan casi un 40% de los ingresos del país y se basan en su mayoría en hierro, acero y textiles. Adicionalmente, cabe mencionar que las inversiones chinas también han sido de importancia para el país.

Ventajas y desventajas.

El Tratado de Libre Comercio con China ha beneficiado al país en muchos sectores, cabe mencionar que uno de los beneficios es la inversión directa que el Gobierno chino ha estado inyectando en nuestro país adicionalmente, genera empleo en el país, el cual es un punto muy favorable, de acuerdo con lo indicado por Salas (2011):

La expansión y diversificación de las oportunidades de comercio, un marco jurídico que promueve las inversiones, posicionar al país como plataforma para la inversión y así generar empleo, al tiempo que establece normas y procedimientos para el comercio de bienes y servicios. (párr.4)

Una de las ventajas son las nuevas oportunidades de comercio y la atracción de nuevas inversiones al país, cabe recalcar que el 70% de comercio internacional se da en el continente asiático, lo que genera que nuevas puertas, destinos y oportunidades se presenten para las empresas costarricenses. Lo mencionado por Salas (2011) se afirma en la siguiente cita:

El incremento de la inversión de capital chino en el país como una de las razones para firmar este TLC, además se crea una gran oportunidad para establecer reglas claras, transparentes y estables que permitan el dinamismo en el intercambio comercial entre ambos países. (párr.3)

Por otra parte, según menciona la Ruiz (2020) en el Observatorio de Comercio Exterior en la página web de la UNED “Costa Rica es uno de los pocos países del mundo en donde

una empresa nacional o extranjera establecida en nuestro suelo, tiene acceso, sin pagar aranceles, a un mercado de 2.400.000 (dos mil cuatrocientos millones de personas)” (párr.5),

Para Costa Rica el segundo socio comercial más importante es China sin lugar a duda, es el segundo destino más buscado para la exportación de mercancías a pesar de que la oferta exportable es precisa, sin embargo, la importable es sumamente diversificada. así lo afirma (COMEX, 2010) indicando que “El proceso de negociación permitió concretar un acuerdo mutuamente beneficioso con el segundo socio comercial en importancia para Costa Rica, además de que otorgó un acceso inmediato al 99.6% de las exportaciones costarricenses a China” (p.4)

Los beneficios más importantes de este tratado de libre comercio son la promoción de los productos costarricenses en nuevos destinos, la posibilidad de adquirir materia prima a menor costos, la diversificación de productos en los mercados, se abren espacios para la inversión extranjera y se crea mayor comunicación entre las partes.

Mercado y productos comercializados.

La (Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica [PROCOMER], 2019) cuenta con investigaciones recientes del mercado de China y su demanda y oferta actual. Para esta investigación se estará consultando la página oficial de esta entidad, el mercado del cual se estará investigando será el de los alimentos.

Conforme a lo indicado por (PROCOMER, 2019), la cual no detalla el autor, menciona que:

La noticia refleja que todavía hay un importante potencial de crecimiento en esta economía asiática que los exportadores costarricenses podrían aprovechar; sobre todo en un contexto en el que Costa Rica cuenta con un tratado de libre comercio con China desde el 2011 (párr.7)

Los productos costarricenses tales como, los productos médicos y de precisión, alimenticios, pecuarios y metalmecánicos, cuentan con alto potencial y son los principales

productos exportados a este país, por lo que, incursionar en el mercado chino y obtener una posición estratégica es de suma importancia para nuestro país, ya que, de esta manera, tendría una excelente oportunidad comercial, la cual, beneficiaría a la economía del país. Con base en el informe de (COMEX, 2010) se puede indicar que los principales productos comercializados entre Costa Rica y China son, los indicados a continuación:

Se muestran los principales productos exportados hacia China en el 2008. Si bien hay dos productos (procesadores y controladores, así como partes y accesorios para computadoras) que acaparan aproximadamente el 94% del valor total de las exportaciones, hay una interesante variedad en el resto de las exportaciones a China. Actualmente, Costa Rica exporta a China cerca de 141 productos entre los cuales destacan en el sector agrícola los jugos y concentrados de frutas, las plantas ornamentales y los follajes y hojas. En el sector industrial, además de los productos de la industria electrónica, sobresalen también los desperdicios y desechos de cobre (p.12)

En cuanto a las importaciones, los aparatos electrónicos como los teléfonos celulares, computadoras portátiles, pantallas de televisión, juguetes, llantas, textiles, manufacturas de plástico y vehículos para el transporte de personas. Adicionalmente los productos de hierro y acero o incluso frijoles negros. Lo anterior es con base en la afirmación de (COMEX, 2010) en donde se indica que:

El principal producto de origen chino son los productos de hierro o acero, los cuales representan un 7,8%; el segundo producto es calzado, con un 5,2% y en tercer lugar aparece el frijol negro con un 3,8%. Mientras estos tres productos constituyen el 13,4% del valor total de las importaciones, los demás reflejaron individualmente una participación menor al 3% del total importado. (p.13).

Tratado de Libre Comercio Costa Rica - Singapur

Conforme con lo indicado por (COMEX, s.f.) señala que el “Tratado de Libre Comercio entre el Gobierno de la República de Costa Rica y la República de Singapur entró en vigor el 1 de julio del 2013” (párr.1). Sin embargo, el acuerdo comercial se había negociado en años anteriores siendo este el primer convenio con un socio asiático permitiéndole al país fortalecer las relaciones comerciales e introducirse a un mercado con más oportunidades, por lo que (COMEX, 2010) indica:

La negociación del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Costa Rica y Singapur, culminó el 29 de enero de 2010, en la ciudad de San José. De esta manera, el acuerdo se convierte en el primero que negocia nuestro país con un socio asiático y permite consolidar, al mismo tiempo, uno de los principales objetivos de la política comercial costarricense en los últimos años, que consiste en abrir mayores oportunidades en los mercados de aquella región, así como fortalecer las relaciones comerciales con ese continente. (p. 4)

Adicionalmente, (COMEX, s.f.) recalca que “Singapur es una economía del sudeste asiático con uno de los más altos niveles de vida en el mundo y con un PIB per cápita de casi US\$ 64 mil, estimado para 2019” (párr. 2) por lo que, se espera que este acuerdo sea beneficioso para el país conforme los años pasen y el comercio incrementa.

Por otra parte, (COMEX, 2010) menciona que “El proceso de negociación, permitió concretar un acuerdo integral, mutuamente beneficioso, que permitirá consolidar la eliminación de los aranceles para el 100% de los bienes y atacar las barreras al comercio de bienes y servicios entre los dos países” (p. 4). Por lo que, el tratado de libre comercio con Singapur establece que los aranceles en su totalidad serán eliminados para los bienes y servicios entre países. Conforme con lo indicado en el documento explicativo del tratado entre la República de Costa Rica y la República de Singapur, (COMEX, 2010) indica que:

Costa Rica se compromete a no aplicarle a los productos que importe de Singapur, ninguna disposición o impuesto interno (ventas, selectivo de consumo, etc.) en forma discriminatoria respecto de lo que le aplica a los productos similares producidos en Costa Rica, y viceversa. Esta disposición es uno de los pilares fundamentales que garantiza que no se establezcan barreras no arancelarias al comercio entre los dos países (p. 18)

Adicionalmente, en el acuerdo comercial se incluyó una cláusula sobre el tránsito a través de países no Partes, donde enfatiza que las mercancías deben ser transportadas directamente entre los países Parte, sin embargo, menciona que pueden realizar transbordo o ser almacenadas en terceros países siempre y cuando no sufran modificaciones, por lo que, deben

conservar su estado original para poder aplicar el tratado en destino. Con base en lo indicado por (COMEX. 2010):

Para beneficiarse del trato arancelario preferencial, las mercancías deben ser transportadas directamente entre las Partes. No obstante, las mercancías podrán transitar por una No Parte, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, conservando su carácter de originarias, siempre que se demuestre, a satisfacción de la autoridad aduanera en el país de importación, que dichas mercancías:

- No sufrieron una operación fuera de los territorios de las Partes, excepto la descarga, recarga o cualquier otro movimiento necesario para mantenerla en buena condición;
- No entraron al comercio en dichos países No Parte;
- El tránsito por esa No Parte fue por razones geográficas o por otros requisitos de transporte; y
- Permanecieron bajo control de la autoridad aduanera⁴ en el territorio de una no Parte del tratado. (p. 63)

Ventajas y desventajas.

Una de las ventajas que el Tratado de Libre Comercio entre la República de Costa Rica y la República de Singapur es mencionado por Blanco, Valenciano y Vargas (2017) en su investigación sobre el análisis comparativo entre Costa Rica y Singapur, en el cual, indican que este acuerdo entre los países impulsa a las pequeñas y medianas empresas dedicadas al sector agricultor o alimenticio a ampliar sus destinos de ofertas y fortalecer las relaciones comerciales entre las partes, por lo cual, las ventajas incrementarían para las empresas nacionales, ya que, el mercado de Singapur se encuentra abierto a esta clase de productos:

En resumen, Singapur logra desarrollar una política comercial significativa, donde resulta primordial si dependencia con otros mercados externos que le provean sus necesidades de alimentación (...).

Costa Rica por su parte, deben aprovechar estas necesidades para que las Pequeñas y Medianas Empresas (PyMES) amplíen su oferta exportadora, se vean beneficiados de la relación comercial existen entre ambos países y fortalecer sus

relaciones comerciales de manera que les permita mejorar sus ventajas competitivas para insertarse de manera exitosa en la economía mundial (p. 116)

Adicionalmente, la anulación de los aranceles en varios productos permite un tránsito fluido y un ingreso sin dificultades a las importaciones del país, por lo que, facilita las exportaciones costarricenses al territorio singapurense, conforme a lo indicado por Blanco et al. (2017), menciona que “Las ventajas de arancel cero en la mayoría de sus productos permiten que el flujo de las importaciones y reexportaciones en Singapur sea notorio (...) las reexportaciones en el 2016 (...) creció un 46%” (p. 126)

Mercado y productos comercializados.

Los principales productos exportados por las compañías costarricenses al territorio singapurense son, según, (COMEX, 2010) partes de computadoras, partes de circuitos integrados y amplificadores, adicionalmente, café sin tostar y sin descafeinar, lo anterior, con base en:

Los principales tres productos (partes de computadoras, amplificadores y partes de circuitos integrados) representan aproximadamente el 85% del valor de las exportaciones, el resto de la oferta exportable costarricense a este mercado presenta una moderada diversificación. Actualmente, Costa Rica exporta más de 60 productos a esa nación, entre los que se encuentran a nivel industrial los portalámparas, clavijas y enchufes; partes de aparatos emisores o receptores de radiodifusión y de aparatos receptores de televisión; como también los interruptores. En el sector agrícola figuran también las exportaciones de café sin tostar y sin descafeinar (p. 11)

Procedimiento del transbordo

En la actualidad existen diversas rutas marítimas en el nivel global, las cuales son mayormente utilizadas para el comercio internacional, sin embargo, la capacidad portuaria en algunos países es limitada, su infraestructura no es apta o simplemente el vapor madre se dirige a otro destino, por lo cual, se toma la decisión de descargar el contenedor en un puerto de paso para que sea recolectado o transportado a su destino por el medio de transporte

prestablecido, A este procedimiento se le conoce como transbordo. Conforme a lo descrito por la (Dirección General de Aduanas [DGA], 2013) es posible definir transbordo como:

La operación autorizada por la autoridad aduanera que consiste en trasladar mercancías, bajo control aduanero, desde una unidad de transporte o vehículo a otra unidad o vehículo que continúa el tránsito aduanero, sin que las mercancías causen pago de tributos (...) (p.37)

Con base en la definición de la cita anterior, se especifica que el transbordo es un procedimiento que se lleva a cabo en ciertas condiciones o situaciones a la hora de transportar cargamentos a largas distancias, este método de operación se da con la finalidad de facilitar la gestión de entrega de las mercancías en puertos con calado pequeño así como por cuestiones geográficas o de rutas preestablecidas por parte de las empresas navieras, sin embargo, este procedimiento, en la mayoría de los casos, genera una mayor cantidad de demora de acuerdo con el incumplimiento de varios trámites aduanales en puertos o la dificultad para tomar el próximo barco.

Se consultó una segunda fuente de estudio para sustentar la definición de transbordo brindada en la cita anteriormente mencionada, con el objetivo de fortalecer, desarrollar y ampliar el concepto de transbordo. De acuerdo con lo indicado por la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (2013) este régimen aduanero aprueba la transferencia de mercancías en terceros puertos, por lo que el procedimiento de transbordo es definido por esta entidad como:

El régimen aduanero que permite la transferencia de mercancías, las que son descargadas del medio de transporte utilizado para el arribo al territorio aduanero y cargadas en el medio de transporte utilizado para la salida del territorio aduanero, bajo control aduanero (...). (párr.8)

De acuerdo con la descripción brindada por Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (2013) en la cita previa, se puede afirmar que el procedimiento de transbordo es un método muy utilizado en el tránsito de mercancías en largas distancias o entre continentes, es utilizado, como bien dice la cita, para transferir la carga de un medio de transporte a otro para que sea redireccionada a su destino final. Sin embargo, Doerr et al.

(2015) aclara en su documento, una de las razones por las cuales se decide realizar este procedimiento, el cual indica:

La operación de transbordo en un determinado puerto resulta de una decisión de las compañías navieras en función de un complejo dibujo de su red global de servicios navieros, las que evolucionan por diversos factores, incluyendo las nuevas naves desplegadas y la estrategia comercial. (p.75)

Asimismo, se examinó un tercer estudio para profundizar en la definición de este procedimiento y conocer más acerca de su impacto en el comercio internacional, por lo cual en este caso se consultó al Ministerio de Fomento Español (2013) en donde enseña como este manejo de cargamentos se ha convertido en un procedimiento usual en los puertos internacionales como una solución a diversas causas a través de los años, por lo que en el archivo se explica que:

Esta forma de operar el transporte marítimo de contenedores es muy común y se realiza un uso bastante generalizado del transbordo de un contenedor en un puerto intermedio, para ser de nuevo cargado en un buque oceánico que lo transportara a su puerto de destino final. Con uso generalizado del transbordo, como estrategia operativa. (p.11)

Con base en lo mencionado por la (UNCTAD, 2011) se puede considerar que las mercancías que son transportadas en contenedores se adaptan mejor al manejo y facilitan la manipulación a la hora del transbordo, en el informe se indica que “Las mercancías contenedorizadas se adecuan a los transbordos, lo que supone una mayor manipulación de contenedores en los puertos. (...) el uso del transbordo ha contribuido a fomentar el tráfico de contenedores en los últimos decenios.” (p.94)

Adicionalmente la (UNCTAD, 2011), recalca que “Gracias a los servicios regulares de transporte marítimo de contenedores y a las operaciones de transbordo en los llamados puertos eje, prácticamente todos los países costeros están conectados entre sí” (p.98). Por lo que, se destaca el rol que el transbordo desempeña en el nivel mundial y como su importancia es relevante para mantener la conectividad entre países, principalmente, los países subdesarrollados como en el caso de los territorios centroamericanos.

Más adelante en el informe de Transporte marítimo 2011 de la (UNCTAD, 2011) indica que las compañías navieras utilizan el transporte directo como primera opción, sin embargo, la implementación de las rutas alternas se utiliza para conectar con los puertos principales con los puertos secundarios por medio del transbordo de las mercancías. Adicionalmente, esta estrategia beneficia a la naviera, ya que, permite recolectar mercancía en estos puertos y llenar su barco inicial

Las compañías de transporte pueden agregar servicios directos, por ejemplo, en respuesta al crecimiento del comercio bilateral, o pueden eliminar un servicio directo si, verbigracia, la utilización de un puerto secundario de transbordo ayuda a llenar los buques más grandes en la ruta principal. (p.99)

Tipos de transbordo

A continuación, de acuerdo con informe de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (2013), se puntualizan tres tipos de transbordos existentes actualmente, los cuales son constantemente los más elegidos y puestos en práctica en las tareas cotidianas de las terminales portuarias, por lo que se mencionan a continuación:

1. Transbordo directo, en el cual se realiza la descarga de un barco y es cargado en otro que se dirige hacia su destino final, usualmente se utilizan los feeder o portacontenedores.
2. Transbordo a tierra, en el cual se descarga la mercancía y esta es anclada a un furgón o vehículo transportador, la mercancía queda a cargo de este transportista
3. Transbordo de mercancías a un almacén, en esta zona usualmente se dejan para agruparse o almacenarse por diversas razones como toma de muestras, inspección, marcaje. (párr.8)

Sin embargo, el Ministerio de Hacienda del Salvador (2020) sugiere en un apartado publicado recientemente la existencia de únicamente dos tipos de transbordo conforme al artículo 207 de su nación, por lo cual esta entidad detalla brevemente ambos métodos, brinda una pequeña definición de su concepto y aclara los requisitos generales que esta entidad solicita en el Salvador para poder llevarlo a cabo, no obstante, a continuación, se mencionaran únicamente los dos tipos de transbordo: “Directo: Cuando las mercancías se transfieren

directamente de un medio de transporte a otro. Indirecto: Es aquel en que las mercancías se transfieren de un medio de transporte a otro, después de haber sido depositadas en los recintos aduaneros” (párr.3)

El transbordo directo aplica para la presente investigación, ya que dicho estudio está basado en las operaciones marítimas y el trasbordo de mercancías en terceros puertos antes de llegar a su destino final. Este procedimiento es frecuente en el transporte marítimo y necesario en diversas ocasiones cuando no se cuenta con una ruta directa a destino, descargar el contenedor en un puerto de “paso” a la hora de realizar una escala, para cargarlo en el próximo vapor, puede incluso, que sirva como estrategia para la naviera e inclusive, puede que traiga beneficios a terceros. Por lo que en dicha investigación se dará relevancia al transbordo directo de mercancías.

Causas de transbordo

Como bien se mencionó anteriormente el transbordo se da cuando el contenedor es descargado por un periodo mínimo en un puerto intermedio, para ser de nuevo cargado en un vapor que lo transportará a su puerto de destino final, por lo cual, en este apartado se estará especificando y explicando algunas de las causas más comunes por las cuales se toma la decisión de llevar a cabo el procedimiento.

El procedimiento de transbordó generalmente debe ocurrir cuando la terminal de destino no cuenta con las óptimas condiciones geográficas o bien la infraestructura portuaria no lo permiten, en el caso de Costa Rica, las condiciones actuales de los puertos principales son deficientes por lo que no cuenta con la capacidad de recibir un buque sobre dimensionado, lo mencionado se respalda con los comentarios realizados por Blanco et al. (2016) en su investigación, en donde se menciona:

Costa Rica no cuenta con infraestructura necesaria que le permita recibir buques de gran tamaño, y que, por tamaño, su participación en el comercio internacional es limitada respecto a las cantidades que adquiere, como para tener servicio de transporte directo. (p.12)

Adicionalmente, Blanco et al. (2016) siguen sugiriendo que este problema de infraestructura es el causante de que Costa Rica no pueda recibir buques o incluso aviones de gran tamaño o sobredimensionados, de esta manera el servicio directo al país no pueda ser considerado por ningún medio de transporte, por lo que se cita a continuación especifica las limitaciones portuarias del país en cuanto a su infraestructura y condiciones, la cual indica:

La realidad es que Costa Rica siendo un país pequeño (...) y con algunas limitaciones de infraestructura, no cuenta con las condiciones para que las líneas áreas, marítimas y terrestres, tengan servicios directos que garanticen que las mercancías puedan ser movilizadas de un lugar a otro evitando transitar, transbordar o incluso ser almacenadas en un tercer país. (p.22)

Por lo que, se considera que la mejora de las infraestructuras portuarias del país debe ser prioridad para el Gobierno, ya que, de esta manera se incentiva el comercio internacional y se capta la atención de las navieras para que puedan utilizar los puertos costarricenses como posible escala en su tránsito de las cargas provenientes de Europa y Asia. Se debe recalcar que la mejora de las infraestructuras debe darse para las tres modalidades de transporte que se utiliza en el país: aéreo, marítimo y terrestre.

Adicionalmente, se considera que una de las razones por las que el transbordo de mercancías debe realizarse es debido a que los barcos no pueden realizar una ruta directa al país ya que requieren de un gran calado para arribar, por lo que no pueden ingresar a los puertos costarricenses por la ineficiente infraestructura actual de estos, el comentario se realiza con base en la referencia que efectúan Blanco et al. (2016) en su investigación, la cual indica:

Debido a las ineficiencias de calado e infraestructura actual. Esta realidad impide, por ende, la llegada en ruta directa desde el país exportador de barcos con gran capacidad, por lo que dicha carga debe transitar por un tercer país, realizar transbordo hacia un buque de menor calado con capacidades optimas de ingreso al país (p.76)

Actualmente, los buques sobredimensionados o de gran calado arriban únicamente en las grandes terminales portuarias, en este caso, para descargar los contenedores con destinos

diversos, en los cuales, la mayoría de destino no cuenta con la infraestructura requerida, por lo que hacer transbordo y enviar la carga mediante buques feeders o alimentadores (buques de menor calado llamados así porque alimentan a buques más grandes) a sus destinos finales. En el caso de Costa Rica, se utilizan barcos feeders para el ingreso de la mercancía.

Los puertos de Manzanillo, México o el Canal de Panamá, Panamá, han incurrido en inversiones y mejoras en su infraestructura portuaria, atrayendo mayor cantidad de carga marítima. Son puertos claves para el desplazamiento de carga a zonas cercanas o de Centroamérica las cuales aún no han modernizado sus infraestructuras portuarias o no lo han hecho en la medida que lo ha requerido la demanda del mercado. El comentario anterior es sustentado en el estudio de Transporte marítimo y puertos de Doerr et al., donde se indica:

Los aumentos de productividad han sido posibles por el incremento en la disponibilidad de grúas en muelle; la terminal promedio en la muestra analizada contaba con 3,2 grúas de muelle STS en 2005, aumentando a 5,7 grúas en 2013, lo que ha traído como consecuencia un uso más intensivo de los activos. Frente a nuevos crecimientos de la demanda en la región, el desafío de expansión de capacidad de los puertos deberá comprender la adecuación de las instalaciones existentes en aquellos de menor tráfico y el desarrollo de nueva infraestructura mediante fuertes inversiones en puertos mayores ya existentes (proyectos brownfield) o en nuevos puertos (proyectos greenfield), de tal forma que permita atender la creciente demanda por nuevas tecnologías y servicios para tamaños de naves superiores(...) los puertos principales en América Central (especialmente México, Panamá y los principales puertos del Caribe) ya alcanzaban niveles de productividad comparables globalmente (...) como resultado de los avances la realización de nuevas superestructuras en la subregión. (p.83)

Otra de las razones por las cuales se puede solicitar el transbordo es recalado en el Manual de Procedimientos Aduaneros elaborado por el Ministerio de Hacienda de Costa Rica (2013) en el cual, se detalla que en caso de presentarse situaciones imprevistas o de fuerza mayor que dificulte o impida la operación normal se puede acudir a utilizar el transbordo como solución inmediata. A continuación, se detalla la cita sobre dichas actuaciones preestablecidas por la institución hacendaria:

Cuando por alguna situación imprevista (accidente, fuerza mayor u otra), estando en el estacionamiento transitorio, se deteriore la unidad de transporte, el estacionamiento transitorio deberá comunicarlo inmediatamente (...) en caso de ser

necesario realizará el transbordo de la mercancía y coordinará con el transportista aduanero para la movilización de la UT a un depositario aduanero. (p88)

Por otro lado, Vírveda (2018) comenta que una de las razones por la cual se realiza el transbordo es por el volumen de carga insuficiente para contratar un servicio directo de entrega, por lo que, se acude al transbordo. Sin un volumen adecuado de carga el flete marítimo directo puede ser costoso para los dueños de la carga abordo. Por lo tanto, se puede asegurar que las navieras basan sus decisiones en la cantidad de mercancías que llevan hacia un destino y el valor económico que este puede representar para la compañía:

La razón más común es que no hay suficiente volumen para justificar un servicio directo con cierto nivel de frecuencia. Además, uno de los principales factores que las líneas navieras analizan en el momento de diseñar una nueva ruta es el potencial de utilización en sus buques. En el transporte marítimo internacional, así como cualquier otra empresa internacional, se sigue la ley de la oferta y la demanda y, por lo tanto, el volumen es el rey, pues a mayor volumen transportado menor es el coste unitario. (p.5)

Con base en el comentario realizado por Vega (2013) se añade que una de las razones por las cuales los compradores solicitan el transbordo es el deseo de disminuir los costos de tránsito que establecen las navieras, usualmente estas compañías acoplan las rutas a sus necesidades y costos, por lo que, realizan escalas en puertos claves los cuales funcionan como conectores entre países, por lo que el uso de portacontenedores es una herramienta de uso diario de las navieras:

El transbordo marítimo ha emergido por la necesidad de minimizar costos por parte de las navieras. Entre muchas regiones el tráfico de carga no es tan representativo como para habilitar líneas marítimas que en sus itinerarios hagan enlaces directos de sus puertos utilizando grandes portacontenedores. (p.2)

Por otra parte, los autores Aznar, Chapapria y Compés (2003) hacen hincapié en una de las causas de este procedimiento, por lo que indican que las compañías marítimas tienen rutas preestablecidas que van de este a oeste mundialmente, por lo que buscan puertos claves en los que se pueda realizar el proceso de transbordo para descargar y enviar las cargas con destinos opuestos en pequeñas embarcaciones, por lo que al tener rutas fijas se aumentan la tendencia del transbordo.

Cada vez en mayor medida, las líneas marítimas tienden a establecer rutas principales este-oeste, con servicios de transbordo que conecten estas con los servicios norte-sur. La tendencia hacia más servicios con transbordo es apreciable en la evolución reciente que muestra un mayor crecimiento del tráfico portuario que el de los movimientos marítimos. (p.19)

En este caso, Costa Rica, por cuestiones geográficas no forma parte de las rutas establecidas por las navieras, lo cual genera afectaciones en los tiempos de tránsito, ya que las cargas deben conectar con portacontenedores en terceros países para poder llegar a suelo costarricense, asimismo, es mencionado por Blanco et al. (2016) en donde indica que:

Costa Rica en particular, se ve afectada por la falta de rutas directas de transporte (generalmente las navieras realizan tránsito y/o transbordo en México, Estados Unidos o Panamá), o bien, por la capacidad e infraestructura de los puertos nacionales que no permiten recibir barcos de gran tamaño. (p.68)

Por otra parte, uno de los factores influyentes que puede provocar retrasos a la hora de realizar el transbordo de mercancías es el estado climático ya que, este puede afectar el nivel de mar en la costa causando que el calado se disminuya por un periodo de tiempo el cual puede ocasionar retrasos en las operaciones de carga y descarga, además, cabe mencionar que las tormentas en mar abierto pueden producir retrasos en la llegada del vapor. Lo anterior con base en lo mencionado por la (UNCTAD, 2011) se indica que:

Hasta ahora se ha prestado poca atención al efecto de los factores del cambio climático tales como la elevación del nivel del mar y los eventos climáticos extremos en el transporte marítimo, especialmente los puertos, que son los nudos cruciales de las cadenas mundiales que vinculan a compradores y vendedores, importadores y exportadores, y productores y consumidores.

Observaron con gran preocupación que hasta el momento no se había prestado suficiente atención a las repercusiones y consecuencias potenciales del cambio climático en los sistemas de transporte, y en particular en los puertos, que son los nudos clave de la cadena de suministros y tienen importancia vital para el comercio mundial. (p.30-31)

Siguiendo con el informe de (UNCTAD, 2011) se presenta la posibilidad que la infraestructura de los puertos no esté adecuada a las necesidades actuales, dado que, la tecnología e innovación de los vapores día a día cambia y modifica la flotilla existente, por

lo que se considera un factor influyente el cual provoque atrasos en los procesos operativos del vapor, por lo que, se considera una incidencia en el desarrollo de la actividad ocasionando demoras en el proceso comercial de la compañía importadora:

Existe la tecnología para construir buques de 18.000 TEU, aunque tal vez los puertos carezcan de la infraestructura necesaria para manipularlos (...) esperar que se modifiquen los puertos para adaptarse a los nuevos tamaños. Sin embargo, los puertos que dependen de las mareas quizá enfrenten problemas adicionales para recibir estos buques súper-post-Panamax. (p.32)

Adicionalmente, la (UNCTAD, 2011) recalca la demora en el atraque, la cual es generalmente ocasionada por una estructura no apta para recibir buques de gran tamaño, ya que, las escalas pueden incrementar el tiempo de tránsito de los portacontenedores, afectando el tiempo estimado de arribo de las cargas. Adicionalmente la (UNCTAD, 2011) menciona la incertidumbre que este retraso le ocasiona al comprador sobre la llegada de su mercancía:

Si se necesitaran varios días para la descarga de un portacontenedores, los consignatarios quizá no sabrán si sus contenedores serán los primeros o los últimos en ser entregados. Es probable que otros buques se vean obligados a navegar por rutas que todavía no pueden acomodar a los buques más grandes, en las que se encuentran los puertos de muchos países en desarrollo. (UNCTAD, 2011, p.42)

Asimismo, la (UNCTAD, 2011) indica que “los puertos más pequeños de contenedores en los países en desarrollo deben atender cada vez más a los buques sin aparejos, lo cual no les deja otra opción que la de invertir en grúas para la manipulación de contenedores” (p.44) por lo dicho anteriormente, los países en vía de desarrollo cuentan con puertos con infraestructuras pequeñas los cuales no permiten el ingreso de vapores sobredimensionados, adicional, la falta de equipo o grúas especiales para la manipulación de la mercancías, a consecuencia de lo mencionado, los retrasos generados por estas razones pueden afectar el progreso del comercio y la disposición de la mercancía en las instalaciones del comprador. Una posible inversión para ampliar los puertos costarricenses o la compra de equipo de última tecnología puede que no ocupen un lugar prioritario en las mejoras del gobierno.

Adicionando al comentario anterior, con base en la (UNCTAD, 2019) se indica que efectivamente los puertos más pequeños no son aptos para la recepción de un vapor

sobredimensionado, por lo cual, deben acudir a sus vecinos o países más cercanos para que su mercancía pueda ser transbordada o conectada en un vapor más pequeño que tenga la capacidad de arribar en sus instalaciones.

Los puertos de los países más pequeños tienden a proporcionar servicios de transbordo a países vecinos más grandes. A menudo, las economías más pequeñas se benefician de las restricciones de cabotaje en los países vecinos más grandes, ya que estas restricciones limitan las opciones de conexión (alimentación) de los servicios a lo largo de las costas. (párr. 6)

Procedimiento y manual para transbordo

Para el desarrollo del subtema “Procedimiento y manual para transbordo” se tomará como fuente de información la circular DNP-014-2.000 elaborado por el Ministerio de Hacienda en el año 2000, la cual, desarrolla y explica el método adecuado que se debe seguir para realizar el transbordo de las mercancías, por lo cual, este documento es de relevancia para el avance y progreso de la investigación. La circular del Ministerio de Hacienda (2000) inicia mencionado que:

El transbordo marítimo es el régimen aduanero por el cual bajo control de la aduana marítima se efectúa la transferencia de mercancías con destino al extranjero, del medio de transporte utilizado para la llegada, a aquél utilizado para su salida. (p.2)

El procedimiento de transbordo es establecido por el Ministerio de Hacienda mediante la circular DNP-014-2.000. En el inciso V menciona cuál es el procedimiento adecuado que se debe efectuar a la hora de realizar el transbordo, inicialmente se debe ser programado por el jefe del departamento de Control de Agentes Externos, el cual podrá revisar la información respectiva a la carga, verificar que la documentación sea original, verídica y congruente, en caso de que todo esté correcto se procede a delegar la revisión física a otro funcionario.

Seguidamente, el funcionario debe verificar que el documento de Declaración de Aduanera de Transbordo esté completo con la información requerida, por ejemplo, datos como las observaciones, modalidad de transbordo o los datos del capitán, si esta información es correcta, el funcionario del Control de Agentes Externos puede aceptar la declaración y

transfiere el caso a la autoridad portuaria quien va a trasladar la carga y la mantendrá en custodia hasta que los documentos estén aceptados, y correctamente declarados. Además, se deben confirmar que la unidad contenedora, los marchamos sean iguales a los declarados y que se encuentren en óptimas condiciones.

En caso de tener algún desacuerdo, se alertará al cliente por medio de un “semáforo” si su carga salió “rojo” y será trasladada a un depósito fiscal para su correcta revisión. La unidad no debe de permanecer más de 15 días en el sitio, si el contenedor transporta mercancía peligrosa se abrirá únicamente con el permiso de funcionarios especializados en el área, y, por último, se realizará la carga de la mercancía al nuevo buque hacia su destino final.

Por otra parte, la (Organización Mundial de Aduanas [OMA], 2005) adoptó el marco de Normas SAFE para asegurar y facilitar el comercio, en dicho documento se brindan recomendaciones y especificaciones que se deben cumplir cuando se lleva a cabo ciertos los procesos operativos. En cuanto al punto de medidas generales de control, se menciona que todo contenedor o cargamento que realice transbordo debe portar y tener registrado un precinto o marchamo, esto para tener un control aduanero más eficaz y garantizar la seguridad de la mercancía, evitando la apertura del contenedor. Con base en el informe se cita:

En aras de la seguridad de la cadena logística y de la cadena de control de aduanas integrada, en particular para garantizar el movimiento completamente seguro desde el llenado del contenedor hasta su levante del control de aduanas en destino, las Aduanas deben aplicar un programa de integridad de los precintos como se detalla en las Directrices revisadas del Capítulo 6 del Anexo General del Convenio de Kyoto Revisado (ver 3.3.). Dichos programas de integridad de los precintos, basados en el uso de un precinto mecánico de alta seguridad según lo prescrito en la norma ISO 17712 en el punto de llenado, incluyen procedimientos para registrar la colocación, el cambio y la verificación de la integridad de los precintos en puntos clave, por ejemplo, en caso de transbordo modal. (OMA, 2005, p.8)

Más adelante en el marco de las Normas SAFE se indica que el operador del puerto en donde se esté realizando el transbordo debe inspeccionar el precinto de seguridad en el momento preciso en el que el contenedor está siendo descargado y en el momento de ser cargado nuevamente, esta medida se debe cumplir tal cual para asegurarse de que el contenedor no haya sido abierto durante su estadía o almacenamiento en un tercer puesto:

El operador de la terminal de transbordo debe inspeccionar el recinto de seguridad entre la descarga y la recarga del contenedor. Este requisito puede evitarse en las terminales de transbordo cuyos planes de seguridad cumplan con el Código internacional para la protección de los navíos y de las instalaciones portuarias (Código ISPS de la Organización Marítima Internacional). (OMA, 2005, p.21)

Artículos sobre Tránsito y transbordo

Como bien se mencionó anteriormente los tratados de libre comercio son acuerdos comerciales entre dos o más países, los cuales, se ven vinculados mediante los acuerdos de las preferencias arancelarias mutuas y la disminución de barreras arancelarias en el intercambio comercial. Dichos acuerdos son determinados por los países partes, en los cuales, se especifican las reglas a cumplir.

Existen ciertas normas, reglas o regulaciones que deben cumplir la mercancía para que el importador pueda solicitar la aplicación de un acuerdo comercial, adicional a esto, el cargamento debe cumplir con disposiciones relativas al transporte y tránsito las cuales son detalladas en las cláusulas de “Tránsito y transbordo”, “Expedición directa”, “Transbordo”, “Envió directo”. De acuerdo con lo expresado por Blanco et al. (2016):

En el comercio internacional de mercancías, las reglas de origen permiten determinar si los bienes pueden ser considerados como originarios de los países Parte de un TLC, de forma que, los mismos puedan disfrutar de las preferencias arancelarias que se derivarían de dicho tratado.

Los bienes que pretenden ingresar al país amparados a un TLC, además de requerir ser considerados como originarios conforma a las reglas de origen específicas, deben cumplir con disposiciones relativas al transporte de mercancías, las cuales se detallan en la cláusula de “tránsito y transbordo”. Los TLC suscritos por Costa Rica, mencionan, por ejemplo, que en caso de que el tránsito no sea directo, las mercancías siempre deberán estar bajo control aduanero en el país en tránsito. (p.34)

Adicionalmente, en el Decreto Ejecutivo N° 42799-H, específicamente en el artículo 17 se detalla el uso de los términos de dicha cláusula referente al transbordo y la aplicación de

dicho artículo en todos los tratados de libre comercio vigentes, por lo que, se detalla la información a continuación, recopilada de (SCIJ, 2021):

Artículo 17.- Uso de los términos “tránsito” y “transbordo”. Las disposiciones respecto de los términos “tránsito” y “transbordo”, serán aplicables a todas aquellas normas de los tratados y acuerdos comerciales internacionales que se refieren a: “Expedición Directa”, “Transporte Directo”, “Transbordo”, “Transbordo y Expedición Directa o Tránsito Internacional”, “Envío Directo”, “Transbordo y Expedición Directa” o “Tránsito a través de no Partes”, entre otros similares o equivalentes. (párr.1)

A continuación, se detallan los artículos específicos en los cuales se hacen referencia al transbordo de mercancías en los tratados de libre comercio entre Costa Rica y el mundo que se encuentran actualmente en vigencia, en estos artículos se detalla, desarrolla y explica la utilización de este procedimiento:

Tabla 1

Artículos sobre el Tránsito y Transbordo de los TLC's Costarricenses

TLC's Vigentes	Artículo	Definición
Acuerdo de Asociación Centroamérica - Reino Unido (AACRU)	El AACRU no cuenta con un artículo específico sobre Tránsito y Transbordo por lo que le aplica las mismas disposiciones del AACUE.	Artículo 12 del AACUE sobre Transporte directo
Acuerdo de Asociación Centroamérica - Unión Europea (AACUE)	Artículo 12	Transporte directo
Asociación Europea de Libre Comercio (TLC-AELC)	Artículo 14	Transporte directo
Canadá	Artículo IV.11	Transbordo

CARICOM	Artículo IV.13	Expedición directa
Central American Free Trade Agreement (CAFTA-DR)	Artículo 4.12	Tránsito y transbordo
Centroamérica	Artículo 17	Transbordo y expedición directa
Chile	Artículo 4.14	Transbordo y expedición directa o tránsito internacional
China	Artículo 35	Envío directo
Colombia	Artículo 3.14	Tránsito y Transbordo
Corea	Artículo 3.14	Transporte directo
México	Artículo 4.18	Transbordo y expedición directa
Panamá	Artículo 4.14	Transbordo y expedición directa o tránsito internacional
Perú	Artículo 3.14	Transporte directo
República Dominicana	Artículo 4.19	Transbordo y expedición directa o tránsito internacional
Singapur	Artículo 3.15	Tránsito a Través de no partes

Nota: Elaboración propia (2021)

Con base en la explicación brindada por el (SCIJ, 2021), se indican que existen lineamientos o disposiciones sobre el “tránsito y transbordo” de importaciones de mercancías entre Costa Rica y los países con los cuales tiene acuerdos comerciales, ya que, se solicita un trato arancelario preferencial previamente establecido en el tratado de libre comercio, sin embargo, deben contar la documentación probatoria, resultando:

I.-Que los tratados de libre comercio establecen requisitos para la aplicación del trato arancelario preferencial cuando las mercancías originarias sean exportadas directamente desde el país Parte exportador, hasta el país Parte importador. Sin embargo, la norma sobre "*tránsito y transbordo*" permite que las mercancías transiten o que sean sujetas a operaciones de transbordo y/o almacenamiento en países no Parte, siempre que permanezcan bajo control aduanero y que no sean sometidas a procesamientos ulteriores.

II.-Que uno de los principales inconvenientes a los que se enfrentan los importadores para cumplir con las disposiciones sobre "*tránsito y transbordo*", es la obtención de la documentación probatoria del control aduanero y de no transformación, cuando las mercancías originarias al amparo de un tratado de libre comercio han estado en tránsito con o sin transbordo o almacenamiento temporal en el territorio de un país no Parte o Parte de un tratado de libre comercio, cuando resulte aplicable. (SCIJ, 2021, párr.3-4)

Adicionalmente, el (SCIJ, 2021) indica el ámbito de aplicación de dicha cláusula en caso de que la mercancías sea originaria de uno de los países con acuerdo comercial vigente, por lo tanto, de desear aplicar un tratado de libre comercio para el ingreso de la mercancía a territorio costarricense se debe hacer constar que el tercer país no modificó la carga, por lo tanto, es de suma importancia recordar que este lineamiento puede ser adjudicado siempre y cuando la mercancía no haya sido transformada, sin embargo, se indica que:

Las disposiciones de esta resolución respecto al término "*tránsito y transbordo*", serán aplicables a todos aquellos artículos de los tratados de libre comercio que se refieren a: "*Expedición Directa*", "*Transporte Directo*", "*Transbordo*", "*Transbordo y Expedición Directa o Tránsito Internacional*", "*Envío Directo*", "*Transbordo y Expedición Directa*", "*Transbordo y Expedición Directa o Tránsito Internacional*" o "*Tránsito a través de no Partes*".

Cuando en los tratados de libre comercio se indique el término "*tránsito de entrada*"; "*tránsito*"; "*transiten*" o "*tránsito internacional*", se refiere a aquellas mercancías originarias, que en el trayecto desde el país Parte de exportación hasta el país Parte de importación, pasan por un país no Parte de un tratado y durante su transporte se realizan operaciones de transbordo, almacenamiento temporal, depósito temporal, agrupamiento, fraccionamiento, etiquetado, redistribución, carga, descarga, embalaje, empaque, reempaque, y demás operaciones logísticas u otras operaciones para asegurar la conservación de las mercancías.

En los casos del Tratado de Libre Comercio entre Costa Rica y la Comunidad del Caribe (CARICOM), Ley de Aprobación N° 8455 del 19 de septiembre de 2005; del Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica y República Dominicana y el Protocolo al Tratado de Libre Comercio Centroamérica- República Dominicana, Ley de Aprobación N° 7882 del 09 de junio de 1999; y del Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica y Chile, Ley de Aprobación N° 8055 del 4 de enero del 2001; para los países que integran estos tratados, las disposiciones de esta resolución serán aplicables cuando el tránsito sea por un "*país Parte o no Parte*". Por ello, cuando esta resolución haga referencia al término "*país(es) no Parte*", se entenderá que también aplica de la misma manera para los países Parte en dichos tratados. (párr. 8-10)

Incidencias comerciales causadas por el transbordo

El transbordo trae consigo consecuencias tanto para la carga como para las empresas involucradas en la logística y transporte; por lo tanto, los efectos serán mencionados y ampliados con el fin de analizar y explicar las incidencias provocadas durante y después del tránsito de la mercancía y como esto puede afectar al usuario final específicamente en el año 2020.

Unas de las consecuencias es el aumento de los costos en el transporte, ya que, cuando una carga es transbordada puede contribuir a un incremento en los costos previamente establecidos en la cotización. En algunos casos este costo incrementa, dado que, la carga no arribo a tiempo en el puerto de conexión para poder tomar el feeder correspondiente a su destino final, por lo tanto, debe quedarse en un tercer puerto almacenada hasta que pueda ser cargada en otro buque. Mientras se encuentre en un almacén deberá cubrir los costos generados, lo cual indica un gasto para la empresa, pero un beneficio para el país ubicado.

Adicionalmente, la consecuencia más relevante es el tiempo de tránsito prolongado, a los que se ven expuestas las cargas, los lapsos del tránsito no pueden ser solucionados inmediatamente o incluso evitados, hay cargamentos que por ruta son transbordados hasta tres veces para arribar con éxito a su destino final. Los barcos portacontenedores o los bien conocidos como feeders, permanecen gran tiempo navegando y sus estadías en los puertos son únicamente para carga y descarga de mercancía, por lo tanto, si hay un contenedor que debe ser cargado y no se encuentra en el puerto a tiempo es “carga atrasada” la cual será omitida en el viaje de este feeder y en este caso deberá llegar esperar en puerto por otro transporte marítimo.

Esta aseveración tiene como respaldo la información brindada por el Centro de Comercio Internacional (s.f.) el cual indica que la prolongación en el tiempo de tránsito de la mercancía puede generar o representar un posible problema para las empresas compradores, ya que, los importadores no pueden asegurar un tránsito fluido y sin retrasos ya que las cargas provenientes de ciertos orígenes deben ser transbordadas varias veces durante su viaje y en

algunas ocasiones no logran tomar las conexiones a tiempo por lo que estadía en terceros países aumenta. Dicha información se recalca en el texto:

No es inusual ahora que cargamentos de ciertos orígenes sean transbordados hasta tres veces *. (...). Todo esto significa una prolongación del viaje de tránsito, particularmente si los barcos alimentadores observan un atraso y hacen perder la conexión con el barco matriz en el puerto central. Los barcos modernos portacontenedores permanecen gran tiempo a la mar y los días de estadía en los puertos son reducidos al mínimo por lo que "carga atrasada" simplemente se la deja. Estas circunstancias hacen difícil que un importador pueda garantizar a sus clientes torrefactores una entrega "justo-a-tiempo" causando igualmente más costos (particularmente financieros) que, por cierto, desearán recuperar. (párr.1)

Asimismo, la cita anterior confirma un segundo problema a causa de este procedimiento generado por el atraso, estas demoras que traen consigo posibles consecuencias económicas y legales para la empresa, hipotéticamente se plantea un escenario donde la mercancía importada son productos de temporadas y a causa del transbordo el cargamento se haya retrasado, esto crearía una posible pérdida en las ventas, ya que, no va a ser producto necesario o atractivo o incluso no pueden ser colocados con el mismo precio en el mercado por el retraso.

Inclusive, en el peor de los escenarios de un importador es que su cargamento sea para una licitación, cargas con intermediarios o cargas percederas, ya que, esto no permite garantizar a los clientes una fecha exacta de arribo, lo que genera la falta de credibilidad para la empresa y puede incurrir en problemas legales, pérdidas económicas significantes y la pérdida o daños del producto.

En el 2020 se presentó una situación atípica en el nivel mundial, la cual, impactó el comercio mundial y el transbordo de mercancías ayudando a que el desarrollo comercial se viera afectado negativamente en este periodo, con base en lo indicado se dice que “La COVID-19 sigue planteando la mayor amenaza a las perspectivas para el comercio, ya que nuevas olas de infecciones podrían fácilmente frustrar la esperada recuperación.” (OMC, 2021, párr. 3)

Por su parte la (Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2020) aporta en su artículo “Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe” información relevante sobre las incidencias en el tráfico comercial en el nivel internacional en el año 2020. Se recalca las afectaciones en el volumen del comercio y la contracción importante que se generó a la mitad del periodo, atacando el transporte de mercancías y contenedores ocasionando una disminución del 7.2%, esto con base a lo indicado por la (CEPAL, 2020):

El comercio mundial de servicios también ha sido profundamente afectado por la pandemia. En el primer trimestre de 2020, su volumen disminuyó un 4,3% y la contracción se profundizó en el segundo trimestre. En los principales países exportadores de servicios que cuentan con datos disponibles para este último período, se produjo una caída interanual del 23% del valor de sus exportaciones y del 28% del valor de sus importaciones. Los sectores más afectados han sido los de transporte y viajes. En el primer caso, se proyecta una contracción del comercio mundial por contenedores del 7,2% en 2020. En América Latina, las mayores caídas se observaron en las rutas marítimas de exportación a América del Norte y especialmente en las exportaciones marítimas intrarregionales. (p.15)

Adicionalmente, se menciona que el año 2020 una de las causas que afectó el tránsito fluido, el procedimiento de transbordo y generó atrasos en los puertos internacionales fue la falta de personal, ya que, a raíz de la pandemia por el Covid-19 muchos de los colaboradores se vieron afectados, por lo que no se podían presentar a desempeñar sus labores, lo que provocó un retraso en las labores y operaciones portuarias, generando que las horas de carga y descarga se extendieran. Conforme a la UNCTAD (2020):

A pesar de la resiliencia demostrada en la conectividad del transporte marítimo de línea, la cadena de abastecimiento marítimo en LAC enfrentó desafíos como en otras partes del mundo. Entre ellos se encuentran dificultades para asegurar la presencia del personal y el movimiento de la carga hacia puertos desde territorio continental y viceversa. Los impactos han variado ampliamente, aún para puertos dentro de la misma región, siendo los puertos de transbordo los más afectados. (p.1)

Impacto generado en el sector importador

Conforme a lo indicado por la (OMC, 2020) en el año 2020 se vivieron dificultades en el nivel mundial a causa de la pandemia por Covid-19, la cual, afectó directamente el comercio

internacional y el tránsito comercial de cargas lo cual provoca el descenso en el intercambio de mercancías en este periodo causando consecuencias internacionales e impactando a las economías, empresas internacionales, importadores y exportadores.

Esta situación trajo consigo para muchos de los importadores o empresas compradoras el cierre de sus negocios u operaciones. Muchas de las mercancías que debían de traerse a suelo costarricense sufrieron retrasos en el tránsito, a causa de que muchos de los puertos no se encontraban trabajando en su máxima capacidad, en algunos países las fronteras estaban cerradas para el personal de los buques causando que las descargas fueran un tanto más lerdas, no se contaba con contenedores disponibles por lo que había que estar a la espera. Según la (OMC, 2020) indica:

El inevitable descenso del comercio y de la producción tendrá dolorosas consecuencias para los hogares y las empresas, aparte del sufrimiento humano causado por la propia enfermedad.

El objetivo inmediato es controlar la pandemia y mitigar los daños económicos a las personas, las empresas y los países. Sin embargo, los encargados de la formulación de las políticas deben empezar a planificar la etapa posterior a la pandemia.

Las cifras son feas, no hay cómo negarlo. Con todo, una recuperación rápida y vigorosa es posible. Las decisiones que se adopten hoy determinarán la configuración futura de las perspectivas de recuperación y crecimiento mundiales. El comercio será un componente importante en este sentido, junto con la política fiscal y monetaria. Para reactivar las inversiones que necesitaremos será fundamental que los mercados se mantengan abiertos y sean previsibles, y fomentar un entorno empresarial más favorable en general. (párr.4-6)

Adicionalmente, se menciona la vulnerabilidad de las poblaciones más frágiles y con mayor dependencia del comercio para su vivir, un tránsito fluido y una logística bien planeada pueden cambiar los panoramas por lo que, en el caso de que las mercancías sean transbordadas se deben estar al pendiente del tiempo que permanecen en terceros puertos. Con base en el informe de la (CEPAL, 2020):

Se debe avanzar en la facilitación del comercio y de la logística internacional. Una logística eficiente y fluida es fundamental para asegurar el suministro oportuno de

insumos y alimentos, así como para reducir distorsiones y sobrepuestos que afectan desproporcionadamente a la población más vulnerable. (p.18)

Por otra parte, con la situación vivida por la pandemia del Covid-19, se tomaron medidas las cuales afectaron el tránsito de los cargamentos en el nivel mundial, ya que, algunos gobiernos tomaron la decisión de cerrar los puertos y fronteras para tratar de mitigar la propagación del virus; esto provocó alertas en las empresas importadoras por lo que tuvieron que restablecer sus medidas para retomar el flujo. Lo siguiente es indicado por la (CEPAL, 2020):

Sin embargo, en algunos casos, para detener la propagación del virus se dictaron medidas restrictivas que afectaron el tránsito de mercancías e insumos entre países vecinos. Un ejemplo fue el cierre de fronteras por parte de Costa Rica, frente al riesgo derivado del aumento de los casos importados. Inmediatamente, los círculos empresariales y representantes del sector del transporte por camiones de los países vecinos alertaron sobre los impactos económicos de la medida. (p.18)

Adicionalmente, los sectores logísticos y económicos han padecido por años una desaceleración a causa de crisis pasadas, por lo que, el periodo del 2020 afectó internacionalmente, el comercio sufrió a causa de la pandemia grandes consecuencias, uno de estos impactos es mencionado por la (CEPAL, 2020) donde indica que el debilitamiento del comercio aumentó a raíz de la situación vivida, al golpear e incrementar el daño que se venía arrastrando por décadas, se indica en su informe:

La preexistencia de condiciones adversas: la actual crisis se ha producido en un contexto de debilitamiento del comercio global que se venía arrastrando desde hace más de una década; poniéndolo en cifras, el volumen del comercio de bienes se había expandido a 3 FAL una tasa del 6,2% anual de 1990 a 2007, el ritmo de crecimiento de 2012 a 2019 fue tan solo de 2,3% al año. Al menos en ALC, los efectos económicos de la crisis de 2008-2009 nunca se resolvieron por completo y, por lo tanto, el COVID-19 golpeó con más fuerza porque actuó sobre un cuerpo relativamente débil

El comercio vía contenedores a nivel mundial, medido en TEU, ya a principio de 2020 demostró cifras negativas interanuales en comparación con 2019. En mayo de 2020 la caída se empieza hacer notoria, con una variación interanual de -11,4%. (p.3)

El golpe en el comercio internacional y transporte de cargas ha sido de suma relevancia para los países comerciantes, a consecuencia, el sector industrial se ve afectado por la falta de consumo y la caída de las importaciones. De esta manera, la recuperación es compleja y representa todo un desafío para los países por las consecuencias que este problema representa, adicionalmente la (CEPAL, 2020) detalla que:

La caída de las importaciones puede impactar al sector industrial de diferentes maneras. Un primer factor es que la caída del consumo de bienes importados está relacionada con los efectos negativos del bloqueo, medida adoptada a principio de la pandemia, que al mismo tiempo es el factor que frena la recuperación; un segundo factor es la disminución de las capacidades industriales nacionales, que hace más compleja la recuperación y con efectos que pueden profundizar el desempleo y la pérdida de inversión en bienes de capital, agravando así las crisis económicas y sociales asociadas. (p.5)

Se debe agregar que el transbordo de contenedores afectó en el área del Caribe, los armadores pretendían gestionar los espacios entre la oferta y la demanda para mantener un equilibrio, sin embargo, estas medidas pueden ser negativas a mediano plazo en la logística y recuperación del comercio internacional. La disminución portuaria ha impactado tanto el Pacífico como el Caribe y adicional a esto, la congestión portuaria y la falta de equipo en países grandes ha provocado que el movimiento de los contenedores vacíos compense la caída del comercio, Conforme a lo indicado por la (CEPAL, 2020):

La performance del transbordo en el Caribe fue posiblemente afectada por las medidas adoptadas por los armadores con la finalidad de gestionar el equilibrio entre la oferta y la demanda, a la vez que para garantizar su propia supervivencia. Estas medidas pueden tener efectos negativos en la estructura de las redes logísticas y en la competencia, e incluso pueden empeorar las condiciones para una recuperación del comercio exterior de América Latina y el Caribe, que suele ser un importador neto de precios internacionales y no tiene opciones modales para su comercio exterior. A nivel de países y territorios, sin embargo, es notable que la disminución de la actividad portuaria ha sido generalizada, con la excepción de Panamá, que se explica principalmente por los cambios en los transbordos internacionales. La diferencia entre el comercio internacional de contenedores y los movimientos portuarios se explica porque el resto de los puertos, operativos y de transbordo, incluyendo los contenedores vacíos, estarían compensando la caída del comercio internacional de contenedores (p.10)

Otro rasgo para recalcar, con base en la (CEPAL, 2020), como anteriormente se mencionó, la reducción en el sector manufacturero provoca que se comprima el comercio mundial y adicional a esto, la falta de demanda empeora el panorama y ha causado el deterioro del intercambio comercial, por ende, el tráfico marítimo ha disminuido en sobremanera y el comercio mundial consigo, de esta forma, se menciona que:

Una reducción significativa de la producción manufacturera primero en China y luego en otros de los principales centros del comercio mundial, como los Estados Unidos y Alemania. La interrupción de la producción en países integrados a cadenas de valor ha sido un factor determinante del deterioro del comercio de bienes intermedios, a lo que se suma la menor demanda generalizada de bienes de consumo e inversión como consecuencia de la crisis (p.29)

De igual modo, uno de los impactos generados que afecta al sector importador es la falta de servicios o viajes por parte de las navieras, esto se debe a la medida de contención implementadas por estas compañías como solución a sus propios problemas, sin embargo, esta contención no beneficia a todos. Las compañías exportadoras e importadores se ven en desventaja, ya que, las cargas se atrasan en origen al no tener un servicio que tomar y adicionalmente, la tarifa de los fletes aumenta y obtener una reservación es muy difícil en diversas ocasiones. En algunos de los casos las cargas llegan a un tercer puerto donde deben esperar varios días o semanas para lograr tomar una conexión a su país de destino, dado a la falta de buques trabajando. Conforme a la (CEPAL, 2020)

Para hacer frente a la disminución de la demanda de transporte, las empresas navieras han implementado medidas de contención, como la cancelación de viajes (o blank sailing), que consiste en que, durante una semana, quincena o mes específico —dependiendo de la frecuencia del servicio de línea—, una zona determinada no dispone de un buque para descargar o cargar carga. De esta forma, se reduce la oferta de servicios y se logra mantener —e, incluso en algunas rutas, subir— el flete del transporte marítimo. Como resultado de este arreglo, se observa una caída de la capacidad de transporte a nivel mundial de más de 2 millones de TEU, lo que representa el 8,8% del total global (p. 48)

Igualmente, se menciona el impacto negativo ocurrido en el periodo 2020 al comercio internacional y a las negociaciones de este año, ya que a causa de la disminución de tránsito muchas de las empresas no lograron enviar sus productos a los compradores, por lo que no

pudieron abastecer la producción ni solventar las necesidades de los socios. El impacto en las firmas se considera bastante significativo y su solución llevará tiempo. Con base en Carballo (2020) quien indica en su informe que:

En síntesis, la pandemia del COVID-19 ha provocado un *shock* negativo masivo que está afectando de manera considerable los niveles de comercio internacional en el mundo y, en particular, en la región. A diferencia de la crisis financiera mundial que tuvo lugar hace una década, la pandemia ha tenido un impacto negativo mucho mayor sobre el margen *extensivo* del comercio. Este impacto se registra específicamente en términos, tanto de las cantidades de firmas y productos en el caso de las exportaciones como en términos de las cantidades de firmas en el caso de las importaciones.

Desafíos comerciales a causa del transbordo

Todos los días las empresas enfrentan desafíos comerciales, sin embargo, el periodo del 2020 no fue una excepción por el contrario el año mencionado trajo consigo muchas “sorpresas” y afectaciones en el nivel mundial, las cuales, perjudicaron la economía mundial, siendo las compañías comerciantes directamente impactadas. La (OMC, 2020) indica que mediante uno de sus informes que:

Advierte del posible aumento de los costos del comercio debido a perturbaciones causadas por la COVID-19. En la nota se examinan los efectos de la pandemia en los principales componentes de los costos del comercio, en particular los relacionados con los viajes y el transporte, la política comercial y la incertidumbre, y se indican las esferas en las que los costos podrían seguir siendo más elevados. (párr.1)

Con base en el comentario anterior, se recalca que los costos de transporte en el periodo 2020 incrementaron en sobremedida, al causar, que los usuarios del transporte internacional consideraran una segunda opción o detuvieran sus cargas en origen. Por lo cual, muchos de los atrasos que se enfrentaron en esta época ocasionaron un impacto bastante importante en las ventas y abastecimiento de los productos en el mercado, ya que en algunas ocasiones el producto importado estaba destinado para surtir el inventario de las compañías.

Se estima que los costos de viaje y transporte representan hasta un tercio de los costos del comercio en función del sector, por lo que es probable que las restricciones de viaje vinculadas a la pandemia incidan en los costos del comercio mientras estas permanezcan en vigor. (...) el transporte marítimo ha registrado un descenso del número de travesías. (párr. 2)

El incremento en los costos del transporte representa un desafío para las empresas importadores, ya que, este costo incrementaría la tarifa de su producto al cliente final y esto podría generar bajas en sus ventas, pérdida de interés en el consumidor, pago no justo por su mercancía. Adicionalmente, se debe mencionar que el incremento en el costo del flete marítimo no asegura la entrega a tiempo del cargamento.

Adicionalmente, uno de los mayores retos para el transporte marítimo y para los transportistas fue el transbordo de las mercancías, ya que, por la situación vivida en el periodo 2020 muchas de las cargas que debían ser transbordadas sufrieron de atrasos por diversos motivos. Una de las principales razones fueras las nuevas medidas sanitarias para que la carga pudiera ingresar a los países lo provocaba atrasos, adicional a esto, la falta de personal en puertos causaba que la manipulación de las cargas se tardara un poco más de lo normal, por lo que, muchas de las mercancías a transbordar llegaban tiempo después a sus destinos. Con base en la (CEPAL, 2020) se indica que:

En América Latina y el Caribe, los controles adicionales al transporte para contener la propagación del COVID-19 durante el primer trimestre de 2020 significaron una demora adicional media de 2,5 a 4 días en la llegada de los contenedores de importación a su destino final. Estas restricciones incluyeron también medidas sanitarias adicionales e inspecciones más rigurosas tanto de la carga y los equipos de transporte como del personal logístico que los opera, incrementado el tiempo y el costo de operación del comercio exterior. En algunos casos, se observaron embotellamientos logísticos adicionales, como resultado de la falta de personal o la ausencia de capacidad de almacenamiento tanto para carga seca como refrigerada, así como de la falta de equipos o incluso de contenedores vacíos en determinadas rutas debido a los desequilibrios comerciales existentes, que la crisis hizo más patentes. (p. 45)

Desafíos del comercio internacional en Costa Rica

Costa Rica ha sido un país que participe en el comercio internacional desde el siglo XIX, sus inicios se basaron en la exportación de café y más adelante en exportaciones de banano, fue en ese preciso momento cuando la historia del territorio costarricense cambió, y dio inicio a los avances económicos, sociales y culturales que le permitieron a el país un crecimiento importante en comparación con la región Centroamericana. Conforme a lo indicado por Villasuso (2009), “A partir de ese momento la historia de Costa Rica cambió. Se produjo un significativo avance económico, social y cultural y los recursos provenientes de las exportaciones de café permitieron la creación de importantes instituciones nacionales.” (párr. 2).

Costa Rica sigue dependiendo del comercio internacional para que su economía se mantenga estable, sin embargo, la diversificación de productos que ofrece al mercado internacional es mucho mayor y más atractiva, la (Universidad Estatal a Distancia [UNED], 2011) indica en su informe que “nuestra oferta exportadora es hoy altamente diversificada con más de 4 mil productos. Estamos presentes en el mundo con frutas tropicales y flores exóticas, pero también con chips para computadora y válvulas para el corazón.” (párr. 25)

Sin embargo, actualmente la situación se ha convertido en una historia diferente y los desafíos a los cuales se enfrenta el país son muy atípicos a los de las épocas pasadas, en el periodo 2020, las dificultades incrementaron y se han vuelto un reto para todos los países durante este tiempo en temas de comercio, finanzas e inversiones internacionales. Conforme a lo dicho por la (OMC, 2020), se indica que:

El informe también señala que la incertidumbre es un factor que multiplica el impacto de los costos actuales relacionados con el comercio, ya que influye en los flujos de financiación del comercio y reduce el interés de las empresas en invertir en la investigación de nuevos mercados, adquirir competencias lingüísticas, encontrar posibles asociados y ajustarse a las normas extranjeras. Especifica que, en el primer trimestre de 2020, un indicador ampliamente utilizado para medir el nivel mundial de incertidumbre registró niveles un 60% superiores a los provocados por la guerra de Iraq y el brote del síndrome respiratorio agudo severo (SRAS) en 2003. A mediados de marzo, otro índice sobre la volatilidad de los mercados financieros

se acercó a valores máximos que no se habían registrado desde 2008, tras la quiebra de Lehman Brothers. (párr. 3)

Adicionalmente se indica en el estudio económico realizado por la (Organización para la Cooperación y el Desarrollo económico [OCDE] 2020) sobre Costa Rica en el año 2020 que “Las perspectivas de crecimiento se ven afectadas gravemente por la pandemia mundial de coronavirus. Siendo una pequeña economía abierta, Costa Rica está expuesta a la recesión económica mundial. Los principales canales de transmisión son el comercio y el turismo.” (p. 2). Debido al panorama actual, se teme que el comercio de bienes y servicios de derrumbe y perjudique la economía costarricense, por lo cual, uno de los desafíos más grandes a los que se enfrenta el país es la reactivación de estos sectores.

Aunado al comentario anterior, otro de los desafíos se basa en la disminución de la productividad durante el periodo 2020, lo cual, impacta las exportaciones costarricenses generando una disminución en la balanza general, aumenta el desempleo y las empresas nacionales pierden potencial. Sin embargo, el reto puede solventarse si se encuentran inversionistas internacionales o si el mercado aumenta la demanda de un bien o servicio. Conforme a la (OCDE, 200) se indica que:

El potencial de crecimiento ha disminuido debido a la baja productividad. Los mayores avances en el nivel de vida dependerán del aumento en la productividad al establecer las condiciones adecuadas para que las empresas nacionales prosperen y, al mismo tiempo, de mantener y reforzar el compromiso con el comercio y la inversión extranjera directa que ha sido clave para diversificar cada vez más la canasta de exportación. (p. 4)

Añadido a estos inconvenientes atípicos, están los problemas con los cuales se ha luchado por un periodo de tiempo, el cual consiste en atraer inversionistas extranjeros al país que impulsen la economía del territorio y ayuden a aumentar las exportaciones del país. Con base en lo dicho por Sequeira (2020) en su artículo, la desaceleración comercial a nivel mundial ha logrado afectar varios territorios y sus transacciones comerciales, por lo que se recalca que:

Otro de los desafíos es la desaceleración mundial de la economía y de la Inversión Extranjera Directa, ya que ayudan mucho a impulsar y aumentar las exportaciones y generar empleo. Y el reto para las exportaciones es seguir siendo atractivos en los mercados. (párr.4)

Por otro lado, se debe mencionar uno de los principales desafíos que Costa Rica enfrenta actualmente y los cuales impactan el comercio, por lo que se deben tomar medidas específicas para mejorar sus operaciones diarias, es la digitalización, la modernización del equipo, la ampliación de las instalaciones y de la geografía, esto, con el propósito de poder admitir embarques más grandes de los que se reciben actualmente. Por lo tanto, la digitalización permitirá conectar a las entidades entre sí para mejorar el servicio y evitar discrepancia en la información, asimismo, con las mejoras del equipo portuario y de las instalaciones, ya que, con estos cambios, el servicio será más ágil y rentables. Lo anterior con base en la (UNCTAD, 2020), donde se indica que:

1. Vuélvete digital. La conectividad digital y física van de la mano. Así como el comercio se beneficia de las últimas tecnologías como la inteligencia artificial, Internet de las cosas y blockchain, las operaciones portuarias y de envío también se beneficiarían de aprovechar las oportunidades que surgen de la digitalización.

4. Modernización portuaria. Los clientes portuarios, es decir, las compañías navieras y los comerciantes, requieren servicios rápidos, fiables y rentables para los buques y la carga. Los puertos necesitan invertir continuamente en sus capacidades tecnológicas, institucionales y humanas. La cooperación pública y privada es clave en este sentido.

5. Amplíe el interior del país. Los puertos deben tener como objetivo atraer carga de países vecinos y centros de producción nacionales. Existe un interés común entre muchos puertos marítimos y comerciantes de los países vecinos, especialmente los países sin litoral. Las inversiones en corredores, los mercados regionales de transporte por carretera y la facilitación del tránsito y el comercio transfronterizo pueden ayudar a expandir el interior de los puertos. (párr. 12-16)

En cuanto a la (CEPAL, 2020) considera que el Covid-19 representa un desafío para las logísticas y las compañías industriales, ya que, muchos de los proveedores sufrieron bajas importantes o incluso el cierre de sus negocios por lo que, la búsqueda de nuevos proveedores o materia prima representa un reto para las empresas afectadas, adicionalmente, esta situación

afecta el comercio marítimo ya que disminuye el movimiento de TEUS, con base en la (CEPAL, 2020):

En términos logísticos, el COVID-19 representará un punto de inflexión para muchas cadenas de valor globales, ya sea porque algunos de sus proveedores han quedado fuera del mercado o debido a la relocalización de la fabricación de algunos de sus componentes. La resiliencia será, entonces, una de las principales preocupaciones logísticas, y se abrirán nuevas oportunidades para aquellos proveedores que sean capaces de brindar servicios diversificados, flexibles y de primera calidad. (p. 47)

Oportunidades del comercio internacional en Costa Rica

En cuanto a las oportunidades que Costa Rica tiene en el comercio internacional de bienes y servicios, se puede mencionar a Gamboa (2017), cuando explica que la economía costarricense a pesar de ser un país pequeño es una economía abierta a la recepción de productos e inversiones extranjeras; Costa Rica inició en el comercio internacional con el intercambio de productos perecederos y actualmente se encuentra distribuyendo diversas clases de mercancías a lo largo del mundo, por lo que se dice, que es una economía que se adapta. Adicionalmente, el gobierno costarricense tomó la decisión de abrir sus fronteras y realizar tratados de libre comercio para facilitar la entrada de productos internacionales al país, conforme a lo indicado por Gamboa (2017) se cita expresamente lo siguiente:

Costa Rica es una economía relativamente pequeña pero muy abierta al exterior, tanto por la recepción de flujos de inversión extranjera directa, como por el intercambio de bienes y servicios con otros países. Esta vinculación con el resto del mundo tiene antecedentes en las exportaciones de productos tradicionales como banano y café, pero también es el resultado de políticas comerciales implementadas durante las últimas décadas, por medio de la plataforma de acuerdos comerciales que, además de contribuir a facilitar el ingreso de los productos de origen nacional en los mercados internacionales, ha propiciado la diversificación de destinos para las exportaciones. (p. 2)

Los movimientos comerciales dependen totalmente de las empresas nacionales o que se encuentren en territorio costarricense, las negociaciones, acuerdos o compra y ventas que estas realicen impactan en la economía del país y genera oportunidades internacionales. Como bien indica Gamboa (2017) las importaciones favorecen a los consumidores finales,

ya que, agranda las disposiciones de bienes a los que el pueblo puede acceder, según lo mencionado:

Se evalúa el comportamiento de la cantidad de empresas exportadoras nacionales participantes en cada uno de los países o grupos de países con los que se han suscrito TLCs. En el caso de las importaciones se analiza además cómo ha cambiado dentro de ellas la proporción de las compras según categorías económicas, considerando que en algunas ocasiones el comportamiento de éstas podría favorecer a los consumidores, con una mayor disposición de bienes de consumo y/o en otras, podría favorecer al sector productivo, con una mayor y mejor disposición de insumos o materias primas (p.3)

Los tratados de libre comercio que actuales de Costa Rica han permitido que el mercado crezca y se fortalezca, los consumidores tienen variedades de productos los cuales pueden conseguir con facilidad en los establecimientos del país, adicionalmente, las empresas productoras han encontrado al alcance la disponibilidad de la materia prima para sus productos, lo que favorece los tiempos de producción y entrega de la mercancía a los consumidores.

Por otra parte, es sumamente importante mencionar el impacto que los tratados de libre comercio tienen en cuanto a las exportaciones del país, ya que han logrado abrirles pasos a los productos costarricenses en los mercados internacionales, gracias a estos acuerdos comerciales los bienes exportados tienen un beneficio arancelario que los abarata y los vuelve atractivos a los consumidores extranjeros. Conforme a lo mencionado por Gamboa (2017):

En la mayoría de los casos, los acuerdos comerciales han permitido diversificar las exportaciones al socio comercial, reduciendo la concentración. (...) En muchos casos, el ingreso de nuevos productos en un mercado destino está acompañado de la desgravación arancelaria, la cual “abarata” el producto nacional respecto de otros países con los cuales el socio no brinda preferencias arancelarias. La mayor diversificación disminuye riesgos, pues los mercados internacionales de cada sector o grupo de productos tienen diferentes respuestas (elasticidades) ante los cambios del ciclo económico. (p.37)

Los mercados internacionales a los cuales se han exportados los productos costarricenses han demostrado ser potenciales, lo cual, genera, altas expectativas por los exportadores, se cuenta con el beneficio arancelario el cual hace incluso más atractivo el costo de la mercancía

en estos lugares, por lo que se espera, que las exportaciones se fortalezcan y diversifiquen con el pasar del tiempo.

Adicionalmente Gamboa (2017) menciona que los exportadores costarricenses deben de tener en cuenta que en algunas ocasiones los tratados de libre comercio requieren de una documentación extra o específica para que la mercancía pueda ingresar en los países de destino, por lo que se esper que los exportadores de productos perecederos no tengan mayor dificultad para ingresar sus productos en este mercado.

Se debe tener en cuenta que la reducción de aranceles muchas veces debe acompañarse de protocolos de acceso sanitario, para que el producto (sobre todo alimentos y productos de origen animal) pueda ingresar y así aprovechar las ventajas de la desgravación. En muchas ocasiones esos protocolos llegan a consolidarse unos años después de la entrada en vigor. (p.37)

Se debe agregar que el objetivo de las exportaciones es aprovechar la desgravación de aranceles, por lo que, el envío de los productos perecederos deben cumplir con todos los requisitos acordados previamente en los tratados de libre comercio con los diversos países involucrados. Por lo que, la documentación al día y estudio del acuerdo son vitales para que las exportaciones sean de beneficio para los vendedores costarricenses.

CAPÍTULO III MARCO METODOLÓGICO

Enfoque de la Investigación

Para la presente investigación resulta acertado, referir a Hernández, Fernández y Baptista (2014), cuando puntualizan que el enfoque de la investigación cualitativa se define como: “Utiliza la recolección y análisis de los datos para afinar las preguntas de investigación o revelar nuevas interrogantes en el proceso de interpretación.” (p. 7) más adelante los autores Hernández et al (2014) aclaran que el enfoque cualitativo “busca principalmente la dispersión o expansión de los datos e información, mientras que el cuantitativo pretende, de manera intencional, acotar la información” (pág. 20)

La investigación cualitativa se puede entender, basada en la definición anteriormente brindada por los autores, como el proceso de recolección y análisis de datos, los cuales, ayudarán a comprobar la teoría aplicada al objeto de investigación. Mediante este enfoque se pretende explorar desde la perspectiva, experiencia, situaciones vividas y teorías de los entrevistados sobre la situación vivida en el periodo del 2020 y las consecuencias que afectaron el tránsito fluido de las mercancías marítimas durante el ese periodo en específico y como este escenario impactó las operaciones logísticas a nivel mundial y el transbordo en terceros países, afectando en el desarrollo comercial a nivel nacional e internacional.

Con este método de investigación se pretende recaudar la información de fuentes primarias y secundarias, además, de percibir la experiencia de las empresas que cuentan con las vivencias experimentadas durante el periodo 2020, las cuales cumplan con los requisitos establecidos o necesarios para la elaboración del presente documento, los datos recaudados construirán una hipótesis que ayudarán a analizar y procesar la información recolectada, de las cuales, se generaran las conclusiones y recomendaciones del estudio.

Pero como bien es escrito por Hernández et al. (2014): “Seleccionas el enfoque cualitativo cuando tu propósito es examinar la forma en que ciertos individuos perciben y experimentan fenómenos que los rodean, profundizando en sus puntos de vista, interpretaciones y

significados” (pág. 390). Con base a la cita anterior, se espera obtener información relevante y basada en la experiencia de los participantes.

Conforme a estas características del enfoque cualitativo, se tomó la decisión de aplicar dicho método en la investigación, ya que, los datos a recaudar están enfocados en las experiencias y conocimientos que los participantes poseen sobre el tema, según Hernández et al (2014) se afirma que el enfoque elegido, es el correcto, ya que indica que “El centro de la investigación está conformado por las experiencias de los participantes en torno al proceso, particularmente si subraya resultados individualizados.” (pág. 400)

Diseño de la Investigación

El diseño de la investigación se define, por Hernández et al (2014) como “Plan o estrategia que se desarrolla para obtener la información que se requiere en una investigación y responder al planteamiento.” (p.128). Ya que, esta investigación está basada en supuestos teóricos, se realizará un plan para la obtención de información de primera mano la cual se aplique y sea de relevancia a las investigaciones.

El presente documento cuenta con un diseño fenomenológico, el cual es definido por Gayou (2003) como “Se enfoca en las formas en que experimentamos diferentes fenómenos y formas de ver, de conocer y de tener habilidades relacionadas con ellos. El propósito no consiste en encontrar la esencia singular o común, sino en encontrar la variación.” (p.99). El diseño elegido se considera el más acorde a la investigación, ya que la meta es obtener datos que vengan de la experiencia del participante.

Así mismo Hernández et al (2014) indican que el diseño como propósito principal “explorar, describir y comprender las experiencias de las personas respecto a un fenómeno y descubrir los elementos en común de tales vivencias.” (pág. 548). Más adelante se detalla la manera en la que los investigadores obtienen o recaudan la información para poder continuar con sus análisis y presentar un nuevo documento, según Hernández al (2014) detallan que “De esta manera, en la fenomenología los investigadores trabajan directamente las unidades

o declaraciones de los participantes y sus vivencias, más que abstraerlas para crear un modelo basado en sus interpretaciones.” (pág. 548)

Este tipo de diseño fue elegido para elaborar el presente documento ya que, se desea encontrar la riqueza de la experiencia vivida u obtenida por las personas durante el proceso logístico y de transporte en el año 2020 y la situación inesperada de la pandemia mundial por Covid-19 y las afectaciones que esta acareo, ya que, este problema afecto a nivel mundial a todas las compañías comerciantes y el impacto causado afecto fuertemente a todos los involucrados en los procesos logísticos y comerciales por ello, la recolecta y análisis de toda la información, estudios o vivencias, permitirán analizar lo vivido y las consecuencias provocadas, de esta manera se espera obtener un resultado efectivo y certero.

De acuerdo con el diseño fenomenológico se describirá la situación, la problemática y las incidencias producidas por el transbordo de mercancías en tiempos de Covid-19 en el periodo del año 2020 y especificar las principales causas que afectaron a los comerciales, agentes aduanales y a los demás involucrados del proceso logístico basados en sus vivencias y experiencia, ya que, esta información se considera de suma importancia y relevancia para el análisis y estudio del documento actual.

Fuentes de información

Tradicionalmente, las fuentes de información se dividen dos grandes grupos, los cuales son las fuentes primarias y secundarias las más utilizadas. Para efectos de la presente investigación la información a consultar será obtenida por ambas fuentes, las misma serán detalladas a continuación ya que serán utilizadas activamente en la presente investigación:

Fuente primaria o directa

Con base en la información brindada por Gallud (2015) se menciona que las fuentes primarias son información de primera mano la cual es obtenida en el campo y la misma no ha sido estudiada o analizada previamente, por lo que se detalla que:

Son las que no han sido interpretadas anteriormente o, al menos, que no lo han sido en el sentido que interesa al enfoque de la tesis o con la amplitud que se desea. Son fuentes originales en el sentido de que nadie reunió antes esa información. Una fuente primaria puede ser un libro que se analiza, un manuscrito que se interpreta, datos estadísticos recién recopilados, encuestas, el relato de un testigo ocular o algún tipo de documento sobre el que no se ha realizado un análisis previo. (p.21)

Mediante investigaciones, encuestas y entrevistas recientes, se obtendrá la información más relevante sobre el tema en estudio para obtener información de primera mano que permita y aporte conocimiento a la tesis, así mismo, se consultará y se conversará con personas las cuales conocen de los procesos logísticos y han vivido las consecuencias que generó la pandemia por el Covid-19.

Fuentes secundaria o indirectas

Con base en la información brindada por Gallud (2015) se menciona que las fuentes secundarias es información estudiada, analizada y documentada previamente por investigadores, por lo que se detalla que:

Son aquellas que incluyen un material que ya ha pasado por el análisis de otros expertos. Se trata de hechos y materiales conocidos o transmitidos por otros. Son libros de crítica y, en general, las interpretaciones que de un tema se han hecho. En un estudio sobre la poesía de Rubén Darío, sus poemas serían la fuente primaria y todos los libros que se han escrito sobre ellos, las secundarias. Estas fuentes indirectas tienen mayor o menor validez según el nivel de autor y su método de investigación (p.21)

En el presente documento se estarán utilizando fuentes secundarias, ya que la información será recolectada y analizada de investigaciones, documentos e informes previos, los mismos se estarán consultando a profundidad los documentos, para obtener datos específicos, relevantes y congruentes. Se estarán utilizando estudios recientes de diversas entidades gubernamentales e internacionales para fundamentar el estudio de la investigación.

Población y Muestra

Población

Con base en información brindada por Hernández et al. (2014), indican que población es un “Conjunto de todos los casos que concuerdan con determinadas especificaciones.” (p.174). Por lo que se puede asegurar que la población es un conjunto de elementos o personas con un común denominador, características similares o intereses comunes.

En la presente investigación la población será finita, de esta manera se delimitarán los puntos importantes de la investigación, para el desarrollo del documento la población se basará en manuscritos informativo, especialmente sobre el transbordo de mercancías y su correcta manipulación, además, de mencionar el transporte del cargamento, y las consecuencias o incidencias provocadas por la pandemia del Covid-19 en los procesos logísticos y comerciales y la afectación a las empresas.

Por lo tanto, la población por estudiar se establecerá en primera instancia en los entes necesarios o involucrados en el proceso logístico para el empleo del transporte y posible aplicación del transbordo de mercancías en puertos costarricenses con información específicamente sobre procesos relacionados al tema, proporcionados por las empresas, Corporación Oceánica Internacional, DHL Global Forwarding, Sainsa S.A., Sociaco S.A., y Globelink. El personal adulto y con experiencia en el campo serán los tomados en cuenta.

Muestra

Por su parte, Hernández et al. (2014) menciona que una muestra es “Las unidades de muestreo pueden ser personas, pero también animales u otros seres vivos” (pág. 426). En la presente investigación se delimitará la muestra a 10 colaboradores profesionales y experimentados los cuales se desempeñan en el ámbito del transporte internacional de mercancías, de cinco entes importadores en el campo del comercio, logística y transporte internacional, como lo son: Corporación Oceánica Internacional, DHL Global Forwarding, Sainsa S.A Sociaco S.A., y Globelink.

Las compañías elegidas sufrieron repercusiones en el periodo del 2020 a causa de la situación inesperada que causó la falta de contadores, incremento en las tarifas de las navieras, transbordo o retraso de sus cargas, las cuales fueron ocasionadas o incluso generadas por la pandemia del COVID-19. Estas empresas, llevan laborando más de 20 años en el mercado, siendo el transporte internacional su especialidad, por dicha razón, su experiencia en el mercado, su reconocimiento y su larga carrera los hizo aptos para el estudio.

**Tabla 2:
Muestra de la investigación.**

#	Empresa	Entrevistado	Justificación
1	Corporación Oceánica	Sheyla Mora	Coordinador de LCL
2	Corporación Oceánica	Laura Lobo	Coordinador de OFR
3	Sociaco S.A	Mario Jiménez	Coordinador de OFR
4	Sociaco S.A	Daly Lizana	Coordinador de OFR
5	Sociaco S. A	Junniet Blandón	Coordinador de OFR
6	Globelink Aerocenaos	Pablo Klier	Coordinador LCL Asia
7	Sainsa S.A	Margine Vargas	Coordinador de OFR
8	DHL DGF	Dayana Zavala	Coordinador de OFR
9	DHL DGF	Maribel Quesada	Coordinador de OFR
10	DHL DGF	Ana Esquivel	Coordinador de OFR

Nota: Elaboración propia (2021)

Criterios de Inclusión y Exclusión

Criterios de inclusión

- Empresas u organizaciones relacionadas directamente con el transporte de cargas marítimas.
- Empresas u organizaciones que se dediquen al comercio internacional.
- Empresas que tengan mínimo 10 años en el mercado de transporte internacional de mercancías marítimas.
- Compañías que cuenten con enlaces u relaciones internacionales con forwarders o transportistas internacionales.
- Empresas o compañías encargadas de procesos logísticos internacionales.
- Compañías relevantes en el movimiento de cargas marítimas

Criterios de exclusión

- Empresas u compañías que se dediquen a transporte interno
- Empresas u compañías nacionales que no realicen exportaciones u importaciones
- Empresas que tengan menos de 10 años en el mercado de transporte internacional de mercancías
- Empresas o compañías encargadas de procesos logísticos nacionales.
- Compañías que no cuenten con enlaces u relaciones internacionales.
- Compañías o empresas que no se dediquen al movimiento de cargas marítimas

Unidades de Análisis

**Tabla 3:
Unidades y Categorías de Análisis**

Objetivos	Categorías	Subcategorías	Instrumento	Ítems
Definir el procedimiento del transbordo de mercancías y sus causas durante el año 2020	Transbordo	1. Procedimiento usual 2. Congestión 3. Infraestructura 4. Retrasos	Encuesta	1 a 3
Describir las incidencias comerciales causadas por el transbordo de mercancías durante el 2020	Incidencias Comerciales	1. Retrasos 2. Mal manejo	Encuesta	4 a 7
Estudiarlos principales desafíos comerciales a las cuales se ven expuestas las empresas que aplican el transbordo	Desafíos comerciales	1. Compromisos incumplidos 2. Cobros extras 3. Documentación extra	Encuesta	8 a 11

Nota: Elaboración propia (2021)

Instrumentos

Bitácora

Los autores Hernández et al. (2014) indica que bitácora es “las anotaciones se registren en lo que se denomina diario de campo o bitácora, que es una especie de diario personal.” (p.373). Lo indicado anteriormente por los autores, explica que la bitácora es un documento formal donde se deben especificar las tareas, observaciones u acontecimientos que se presentaron durante el día o un momento específico donde se realizó la acción. El diario debe de llenarse con la información brindada, sin realizar ningún cambio.

Por lo tanto, para mayor control en la investigación se llevará un diario con anotaciones específicas y relevantes a la investigación y un diario de bitácora, el cual, será utilizada específicamente a la hora de realizar las entrevistas, ya que, será de gran ayuda mantener inscritas las anotaciones, puntos importantes o para resaltar ideas principales o aspectos que pueden ser posibles datos potenciales en el desarrollo de la investigación, que sean basados en la experiencia de los entrevistados.

Para fines de la investigación, se estará grabando las entrevistas para posteriormente revisar las anotaciones tomadas y transcribir lo relevante y necesario en la bitácora del estudio, esto para no omitir ningún detalle importante.

Entrevista

Según, Hernández et al. (2014) la entrevista, “Se define como una reunión para conversar e intercambiar información entre una persona y otra” (p.403). Las entrevistas son un método muy utilizado, ya que, permiten comunicarse directamente con las personas y de esta manera se puede obtener información importante, permite indagar un poco más sobre el tema y cuestionar a los entrevistados con el fin de obtener la información requerida para la investigación.

A consecuencia de la pandemia provocada por el COVID-19 se realizará la entrevista a un grupo de personas, mediante el uso de herramientas digitales, en las cuales se procurará recopilar la información necesaria con el propósito de desarrollar el estudio de manera adecuada, ya que la intención de la entrevista se relaciona con la adquisición de primera mano, ya que permite formular preguntas sobre opiniones e incluso, sobre experiencias pasadas. Se realizarán alrededor de 11 preguntas las cuales están enfocadas en los objetivos específicos del estudio para poder recolectar la información pertinente a estos.

Las entrevistas se realizarán de acuerdo con la disponibilidad de cada uno de los encuestados, por lo que el tiempo de participación puede variar, de la misma manera, la profundidad o el tiempo de respuesta están sujetos al espacio que se brinde para la entrevista.

Grupo de enfoque

Los grupos de enfoque o grupos focales son considerados por Hernández, et al. (2014) como “como una especie de entrevistas grupales, las cuales consisten en reuniones de grupos pequeños o medianos (4 personas en este caso), en las cuales los participantes conversan a profundidad en torno a uno o varios temas” (p. 409).

Este método se basa en una conversación controlada y amena con un grupo específico de personas con el fin de obtener la información requerida. Se eligió realizar la entrevista mediante un grupo focal a través de una aplicación digital, ya que, por cuestiones de reglas sanitarias y tiempo de las personas a entrevistar, este método es el que mayormente beneficia a los involucrados.

Google Meet

Actualmente a consecuencia de la pandemia del COVID-19, las herramientas digitales se han vuelto cada vez más frecuentes en la vida cotidiana de las personas, su uso es constante y de suma importancia para poder mantener una comunicación fluida y cercana. Por lo que, se decidió llevar a cabo las entrevistas por medio de la herramienta digital Google Meet.

Lo indicado por Vincent (2020) en su documento revela que la herramienta elegida “es la aplicación de videoconferencias de Google, para navegadores web y dispositivos móviles, enfocada al entorno laboral” (párr. 1), adicionalmente, Vicent (2020) continúa revelando que esta aplicación “ofrece espacio para videoconferencias grupales de hasta 100 personas, este número puede aumentar hasta los 250.” (párr. 8). Se estima que la utilización de esta herramienta sea de gran ayuda a la investigación y que, por medio de sus características y diseño, se pueda obtener beneficios.

Cuestionario

Los autores, Hernández et al. (2014) definen cuestionario como un “Conjunto de preguntas respecto de una o más variables que se van a medir” (p. 217). Esta herramienta ayuda a implementar preguntas con el objetivo de indagar y obtener opiniones competentes y significativas para la investigación.

Se realizarán al menos 3 preguntas puntuales por cada objetivo específico, previamente establecidas para que sirvan de guía a la hora de entrevistar a las personas elegidas, esto con el propósito de obtener información de una manera clara y concisa, Estas preguntas estarán enfocadas en la obtención de datos relevantes y verídicos, los cuales darán los conocimientos necesarios para que la investigación cuente con la veracidad y confiabilidad de profesionales dedicados directos e indirectamente con el comercio internacional en este 2020, y como la pandemia ha generado repercusiones en esta área.

Con este cuestionario se pretende medir o calificar el tipo de afectación a causa de las consecuencias sufridas por las compañías transportistas, importadores y la carga a causa del transbordo de mercancías y como la situación por la pandemia del COVID-19 incremento el impacto de este procedimiento y ayudó a generar incidencias a lo largo del mundo.

Proceso de recolección y análisis de datos

Para la presente investigación se coordinará con un grupo de 10 personas de las empresas Corporación Oceánica Internacional, DHL Global Forwarding, Sainsa S.A., Sociaco S.A., y Globelink. Inicialmente se envió un correo para consultar si se podía contar con la ayuda y disponibilidad del colaborador para realizar una encuesta sobre la situación actual del transbordo y como se ha visto el comercio con la situación del COVID-19, en cuanto se reciba la confirmación de participación, se proseguirá a programar una cita mediante la herramienta de Google Meet a la hora que sea indicada por el encuestado.

En cuanto se obtengan los datos necesarios para continuar con el desarrollo de la investigación, se procederá con la clasificación y análisis de estos, para las preguntas

realizadas mediante el cuestionario, se procederá con la codificación de los datos recaudados, Hernández et al. (2014) indican que:

Una vez recolectados todos los datos, deben codificarse. Ya te hemos comentado que las categorías de un ítem, indicador o pregunta requieren codificarse con símbolos o números; y esto debe hacerse, porque de lo contrario no se efectuaría ningún análisis o solo se contaría el número de respuestas o casos en cada categoría (pág. 294)

Se procederá a elaborar un informe con los códigos y los ítems respectivo, para su análisis, en cuanto a las preguntas realizadas mediante la encuesta, una vez se tengan los datos, se procederá a revisarlos para obtener un panorama general de la situación, seguidamente organizarán con base en los criterios o categorías obtenidos. Al realizar la convocatoria mediante Google meet, la grabación realizada deberá ser escuchada y transcrita para no olvidar u omitir detalles relevantes en el análisis.

Con base en lo indicado por Hernández et al. (2014) en su comentario “las entrevistas deben transcribirlas para hacer un análisis exhaustivo del lenguaje” (pág. 469) este proceso debe de llevarse a cabo para para dejar documentado la información intercambiada con los entrevistados, de esta manera, no se omitirá detalles importantes para el análisis de la investigación.

En este punto, los datos recolectados deberían ser asertivos y eficientes para el desarrollo del análisis, si bien recalca Hernández et al. (2014) “Durante este escrutinio, además de asegurar que el material esté completo resulta indispensable verificar que posea la calidad necesaria para ser analizado” (pág. 469), en caso de que la información sea irrelevante, innecesaria o no productiva, se procede desempeñar nuevas técnicas y a descartar la información anterior.

Las unidades de análisis serán definidas después de clasificar la información, recibirán un nombre, se conceptualizará la información y se procederá a agrupar las respuestas similares en subcategorías, de esta manera se podrá describir las relaciones entre respuestas y categorías.

Una vez determinada y clasificada la información se procederá a realizar la codificación abierta, la cual es definida por Hernández et al. (2014) como “Esta implica comparar unidades de análisis con el fin de descubrir categorías relevantes para el planteamiento del problema” (pág. 474). De esta manera se realizará el proceso de análisis de datos. Por lo cual, de los objetivos específicos se generan las categorías a estudiar y de las respuestas recaudas en la encuesta, se obtendrán las subcategorías, las cuales, deben responder o dar explicación a los objetivos específicos planteados.

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS

Por medio del capítulo IV se presentará la información recaudada, la cual se obtuvo mediante la aplicación de encuestas realizadas a un grupo de personas las cuales se desempeñan en el área de comercio internacional, logística y transporte de mercancías marítimas especialmente, se realizó con el fin de obtener información relevante y que estuviera sujeta lo más posible a la realidad para asegurar su relevancia y veracidad. El cuestionario aplicado consta de 11 preguntas, 1 pregunta cerrada y 10 preguntas abiertas

Para el desarrollo de los datos se elaborarán unidades de análisis ligadas a los objetivos específicos de la investigación, las cuales cuentan con sus debidas categorías, adicionalmente se brindará la descripción y observación de la información recibida por los encuestados para posteriormente brindar el análisis e interpretación de los resultados. El capítulo cuenta con dos partes para su explicación; se detalla una tabla con las unidades de análisis planteadas y las categorías que surgieron de estas, asimismo, la segunda parte describe y analiza cada una de las interrogantes planteadas previamente.

Unidades de Análisis

**Tabla 4:
Unidades y Categorías de Análisis**

Objetivos	Categorías	Subcategorías	Instrumento	Ítems
Definir el procedimiento del transbordo de mercancías y sus causas durante el año 2020	Transbordo	1.Procedimiento usual 2. Infraestructura 3. Congestión	Encuesta	1 a 3
Describir las incidencias comerciales causadas por el transbordo de mercancías durante el 2020	Incidencias Comerciales	1. Retrasos 2. Mal manejo	Encuesta	4 a 7

Estudiarlos principales desafíos comerciales a las cuales se ven expuestas las empresas que aplican el transbordo	Desafíos comerciales	1. Compromisos incumplidos 2. Cobros extras 3. Desaplicación	Encuesta	8 a 11
---	----------------------	--	----------	--------

Nota: Elaboración propia (2021)

Unidad de Análisis 1. Transbordo

La primera unidad de análisis está enfocada en el primer objetivo específico el cual tiene como finalidad conocer la definición del procedimiento de transbordo de mercancías y que causas que este método sea utilizado por las navieras, se tomó como referencia específicamente el periodo del 2020, por lo que en la encuesta se hizo énfasis en que tanto conocen los importadores, transportistas o agentes logísticos sobre el tema del procedimiento del transbordo marítimo de mercancías.

Por los datos recaudados mediante la encuesta aplicada se pudo delimitar la información de esta unidad en cuatro categorías, las cuales, son consideradas como las más relevantes para la investigación. A continuación, se mencionará las categorías obtenidas con base a la encuesta realizada:

1. Procedimiento usual
2. Infraestructura
3. Congestión

Categoría 1: Procedimiento usual

Descripción.

De acuerdo con los encuestados el transbordo en las mercancías marítima es un procedimiento que se considera de uso diario en el proceso de logística y transporte marítimo el cual se debe enfrentar en el día a día de las operaciones internacionales. En esta categoría la totalidad de los encuestados respondieron afirmativamente a la pregunta, la cual consultaba si el transbordo marítimo es un procedimiento cotidiano, confirmando el uso de este proceso.

Los entrevistados contestaron ante la pregunta de si el transbordo de mercancías era o no un método usual:

- “Si”. (Entrevistado 1)
- “Si”. (Entrevistado 2)
- “Si”. (Entrevistado 3)
- “Si”. (Entrevistado 4)
- “Si”. (Entrevistado 5)
- “Si”. (Entrevistado 6)
- “Si”. (Entrevistado 7)
- “Si”. (Entrevistado 8)
- “Si”. (Entrevistado 9)
- “Si”. (Entrevistado 10)

Análisis.

Se especifica que el transbordo es un procedimiento que se lleva a cabo en ciertas condiciones o situaciones a la hora de transportar cargamentos a largas distancias, este método de operación se da con la finalidad de facilitar la gestión de entrega de las mercancías en puertos con calado pequeño, así como por cuestiones geográficas o de rutas preestablecidas por parte de las empresas navieras.

Se considera que la utilización del transbordo de mercancías marítimas se lleva a cabo cuando la terminal de destino no cuenta con las óptimas condiciones geográficas o bien la infraestructura portuaria no permiten el atracado del vapor, por lo cual, se debe tomar la

decisión de transbordar el contenedor o mercancía a un vapor más pequeño o uno apto para atracar en el puerto de destino. Este proceso suele utilizarse cuando la mercancía sale de un país grande con rumbo a un país pequeño.

En el caso de las condiciones actuales de los puertos principales de Costa Rica, son consideradas deficientes, ya que, no cuentan con la capacidad de recibir un buque sobredimensionado, ya que, se requiere de gran calado para recibir estos buques con el cual no se cuenta en la actualidad lamentablemente. En cuanto a las infraestructuras y equipo portuario del país, influyen en los atrasos que se presentan en los procesos operativos del vapor, por lo que, se considera una incidencia en el desarrollo de la actividad marítima la cual ocasiona demoras en el proceso comercial a las compañías importadoras.

Adicionalmente, es importante recalcar que en el caso de presentarse situaciones imprevistas o de fuerza mayor que dificulten o impidan el tránsito fluido o la operación normal del vapor, se puede acudir a utilizar el transbordo como solución inmediata al problema. Cabe mencionar que una de las complicaciones puede ser el cambio climático ya que, éste puede afectar el nivel de mar en la costa causando que el calado se disminuya por un periodo de tiempo el cual puede ocasionar retrasos en las operaciones de carga y descarga, además, cabe mencionar que las tormentas en mar abierto pueden producir retrasos en la llegada del vapor.

Categoría 2. Infraestructura

Descripción.

Por medio de la encuesta se les consultó a los participantes sobre cuáles consideraban que eran las principales causas por las que se debía realizar el transbordo de las mercancías en terceros puertos, a lo cual los encuestados respondieron en su mayoría, que la infraestructura portuaria de los puertos costarricenses era una de las principales causas por la cual se debe optar por la utilización de este método para que las cargas puedan arribar al país. Por tanto, los encuestados detallaron ampliamente en sus respuestas, que:

- *“La infraestructura en el puerto de Costa Rica no es hábil para recibir barcos grandes de Asia”.* (Encuestado 4)
- *“A mi punto de vista el transbordo es realmente necesario que se lleve a cabo ya que al vivir en un país no avanzado en infraestructura en nuestro puerto de entrada la desmedida de toda clase de barcos saturarían aún más el lugar de descarga”.* (Encuestado 6)
- *“Cambios en los vapores, para poder atracar en puertos más pequeños, es decir un vapor de gran volumen sale de un puerto grande como Asia, donde es más fácil la manipulación, operaciones portuarias y tránsito para que luego arriben a otro puerto de transbordo para luego ser embarcados en un vapor más pequeño, que llegue a un país con infraestructura pequeña”* (Encuestado 5)
- *“El transbordo lamentablemente se da mucho por la infraestructura portuaria, en el caso de Costa Rica, los puertos son muy pequeños en calado, por lo que no podemos recibir un vapor sobredimensionado dado a esto, la mayoría de sus cargas marítimas deben hacer transbordo en un tercer país para poder llegar acá”* (Encuestado 2)
- *“Considero que la principal causa del transbordo es el rezago en la infraestructura portuaria en CRC, lo cual obliga a realizar transbordo en feeder debido a que las terminales no están acondicionadas para recibir vapores de gran tamaño”* (Encuestado 7)
- *“La principal causa de transbordo es porque los puertos de en Costa Rica y algunos puertos de terceros países aún no están adaptados tienen la infraestructura para recibir grandes buques Post-Panamax”* (Encuestado 9).

Análisis.

Las respuestas anteriores, representan la realidad de los países pequeños como en este caso Costa Rica, en donde las condiciones de infraestructura de los puertos principales y la oferta de servicios de transporte internacional, no permite o no hacen rentable los envíos directos entre un país con infraestructura desarrollada y un país pequeño, ya que, la capacidad para recibir vapores sobredimensionados se ve sumamente limitada, por consiguiente, el intercambio fluido y sin inconvenientes de mercancías se ve afectado.

Lamentablemente la infraestructura de los puertos nacionales no permite que barcos grandes atraquen, por lo que se puede asegurar que los puertos costarricenses no son aptos para recibir barcos que provengan de Asia generalmente, ya que, en su mayoría provienen de los países orientales. Por lo que se puede recalcar de las respuestas obtenidas que el país no cuenta con las condiciones para que las líneas marítimas, tengan servicios directos que garanticen que las mercancías puedan ser movilizadas de un lugar a otro evitando transitar, transbordar o incluso ser almacenadas en un tercer país.

Lo mencionado por Blanco et al (2016) respecto a la situación portuaria, por desgracia, no ha cambiado, la situación persiste y las infraestructuras se ponen aún más obsoletas y retrasan el crecimiento del comercio internacional del país, con base en lo mencionado en su documento:

Un 30% de las importaciones se realizan con transito indirecto, debido a que Costa Rica no cuenta con infraestructura necesaria que le permita recibir buques de gran tamaño, y que, por tamaño, su participación en el comercio internacional es limitada respecto a las cantidades que adquiere, como para tener servicio de transporte directo. (p.13)

La realidad vivida en los puertos costarricenses y la afectación que esta implica en el tránsito de las cargas internacionales al no contar con una infraestructura que permita recibir medios de transportes de grandes dimensiones provoca desventajas y pérdidas importantes, no convierte al territorio en un país competitivo y no atrae a las navieras para que tomen a los puertos costarricenses en consideración en sus rutas preestablecidas

Por lo que se puede concordar con el equipo de proyecto de Arcadis (2020) el cual aseguró que “La capacidad y la profundidad de los puertos, no son suficientes actualmente ni en el futuro.” (p.122), lo cual es sumamente preocupante, ya que, el impacto que esta situación puede causar en un mediano o largo plazo en el transporte marítimo o incluso en el intercambio de mercancías costarricenses puede afectar el comercio del país, dificultando la entrada de mercancías.

Categoría 3. Congestión

Descripción.

Algunos de los entrevistados consideran que el congestionamiento portuario es una de las situaciones que actualmente se vive en el nivel internacional en algunos de los puertos más relevantes en el tránsito marítimo y la fluidez con la que este se lleva a cabo se ha visto afectada últimamente, ya que, algunas de las circunstancias del periodo 2020, permitió o incluso agravó esta situación.

Las respuestas brindadas son:

- *“La fluidez en cuanto a tránsito ha sido muy escasa, el congestionamiento es evidente no solo en nuestro país, si no en Manzanillo, China y U.S.A, ya que son los puertos más importantes y todo ha estado colapsado o muy congestionado a lo largo del 2020”* (Encuestado 2)
- *“Actualmente ha generado mucha congestión de carga de los puertos alrededor del mundo en los cuales transitan los vapores de las diferentes navieras, que hacen que las operaciones portuarias se vean demoradas y por ende los zarpes desde dichos puertos”.* (Encuestado 5)
- *“Por la situación vivida en el año 2020, la congestión portuaria aumento. En muchos de los países las operaciones se vieron afectadas por la falta de personal a causa del covid-19, por lo que las operaciones se atrasaron y esto genero atrasos*

y congestión portuaria en algunos de los principales puertos, adicionalmente, la congestión también se dio por la falta de movimiento de los contenedores vacíos” (Encuestado 6)

- *“El congestionamiento en los diferentes puertos de embarque ha sido más evidente durante el año 2020 y 2021, es por esto por lo que el transbordo se ha visto muy evidenciado durante este periodo de tiempo”.* (Encuestado 4)
- *“Si la conozco, con el COVID-19 la congestión portuaria sigue afectando al comercio mundial, los puertos se han visto seriamente afectados desde hace más de un año por la llegada de la Covid-19 y de otros factores relacionados con la pandemia, lo cual se siente con mayor fuerza en puertos de gran importancia, como pueden ser los de Asia, que mueven un importante porcentaje de mercancías.”* (Encuestado 10)

Análisis.

Por desgracia, las respuestas anteriormente detalladas, dan a relucir la actualidad del comercio internacional y sus operaciones marítimas a en el nivel global, ya que, representan la realidad que se generó en el periodo del 2020 y que aún se mantiene latente. Algunos de los países más pequeños como en este caso Costa Rica, en donde las importaciones de mercancías son más relevantes que sus exportaciones, han sufrido impactos importantes debido a la congestión portuaria. Una de las problemáticas de la congestión es la demora o el tiempo de tránsito que toma para que la mercancía llegue a destino, por lo que en muchas ocasiones el importador está a la espera del producto para su producción o venta, por lo que, el abastecimiento de inventario muchas veces se ve en juego a causa de una mala logística o problemas en el flujo de tránsito.

La oferta de servicios de transporte internacional, no hacen rentable los envíos indirectos entre un país y otro, ya que actualmente la situación en los puertos marítimos ha estado empeorando y la situación se ha vuelto diaria. Una de las razones por la cual se genera el congestionamiento portuario en el periodo del 2020 es debido a la falta de movilidad de

contenedores vacíos a los puertos más importantes del mundo. Hoy en día, la falta de contenedores ha retrasado la carga de material o incluso el booking de las mercancías.

Conforme a lo indicado por Monestel (2021) la congestión portuaria en el periodo del 2020 se dio gracias a:

La congestión en los puertos asiáticos se debe a varios factores relacionados con la pandemia, toda vez que las restricciones impuestas han bajado el nivel de operatividad de los puertos, mientras que, en cambio, la producción va en aumento y recuperándose, lo cual genera que la capacidad de acción de éstos no esté al nivel de las mercancías que a diario circulan por ellos, generando atrasos con los desembarcos que pueden durar hasta más de una semana.

A la par, la falta de contenedores en los puertos asiáticos, también consecuencia de la pandemia, en cuanto al no haber personal suficiente para su producción y procesamiento, también retrasa su fabricación y colocación, empeora la situación y genera más congestión.

Todo esto, a su vez, ha incidido dramáticamente en los precios de los fletes, aumentando en más del quíntuple, y afectando con ello a las empresas que trabajan con la movilización de mercancías entre distintos países, principalmente hacia y desde Asia. (párr.3-5)

Por lo que, los datos recolectados en la encuesta tienen validez con la situación actual, y se comprueba que este problema tiene fuertes ligaduras con el transbordo de mercancías, ya que, la congestión portuaria atrasa las operaciones y el transbordo es un proceso que puede tomar un tiempo considerable en puerto. Por lo tanto, se puede asegurar que el transbordo puede ser una de las razones por las cuales el congestionamiento existe actualmente, adicionado, temas de clima y diferentes factores.

Unidad de Análisis 2. Incidencias Comerciales

La segunda unidad de análisis está enfocada en el segundo objetivo específico el cual tiene como finalidad describir las incidencias en el nivel comercial causadas por el transbordo de mercancías durante el periodo del 2020 a las empresas importadoras de productos, se tomó como referencia específicamente este periodo por la situación atípica que se vivió durante

ese año, adicionalmente, en la encuesta se enfatizó en qué tanto conocen los importadores, transportistas o agentes logísticos sobre el impacto que el procedimiento del transbordo marítimo de mercancías ha tenido en las operaciones y fines comerciales.

Por los datos obtenidos mediante la encuesta aplicada a los participantes, se pudo delimitar la información de esta segunda unidad de análisis en dos categorías, las cuales, son consideradas como las más relevantes para la presente investigación. Seguidamente, se mencionará las categorías obtenidas con base a la encuesta realizada y se detallarán más adelante:

1. Retrasos
2. Mal manejo

Categoría 1. Retraso

Descripción.

Por medio de la encuesta aplicada se consultó a los participantes sobre cuáles consideraban que eran los principales efectos que se están presentando a causa del transbordo de mercancías en terceros puertos, a lo cual los encuestados respondieron en su mayoría, que los retrasos en los puertos antes de arribar a suelo costarricenses eran uno de los principales efectos que está afectando a las empresas importadoras. Por tanto, los encuestados detallaron ampliamente en sus respuestas, que:

- *“Retraso en la entrega de la mercancía y afecta a las empresas porque si importaron materia prima y en sus bodegas ya no tiene se ven obligados a detener la producción”* (Encuestado 1)
- *“Para las empresas involucradas ya sean los clientes finales, este transbordo ha tenido ciertos efectos, ya sea atraso en entregas que tenían ya previstas de esa*

carga, más papeleo por temas de certificados de origen, lo cual lleva a gastos que no se tenían previstos desde un principio” (Encuestado 2)

- *“Se atrasan las cargas según la fecha de llegada al destino final con respecto a la que se brindó al empezar el tránsito, Los clientes que necesitan la mercancía se enojan y puede haber malas comunicaciones con la entidad que le esté importando dicha mercancía.” (Encuestado 3)*
- *“Los transbordos atrasan la llegada de la mercancía y materia prima a las empresas” (Encuestado 8)*
- *“Debido a la pandemia que vive el mundo las cargas se atrasaron más de lo normal, y clientes necesitados del producto se desligar de la empresa importadora de preferencia y buscan una que le lleve el producto más eficiente a sus manos” (Encuestado 6)*
- *“Los atrasos en entregas importantes de productos a sus clientes finales generaron gran impacto comercial para las ventas de los importadores” (Encuestado 7)*
- *“Afecta sus tiempos de llegada de productos, afectación en su inventario y atrasos en general.” (Encuestado 4)*
- *“El principal efecto es el atraso en las llegadas de las cargas al destino final, ya que en ocasiones los buques llegan a destiempo y el buque de transbordo parte sin los contenedores. Definitivamente las empresas están teniendo serios problemas, multas a la hora de la entrega de las mercancías a su cliente final.” (Encuestado 9)*

Análisis.

Con base en las respuestas anteriores obtenidas por la mayoría de encuestados, se puede observar que los atrasos o demoras en el tránsito o flujo del comercio internacional marítimo es, en muchas ocasiones, interrumpido por factores externos o por el mismo procedimiento de transbordo, Por lo que, se puede asegurar que este procedimiento usual representa una problemática para la logística y fluidez del tránsito.

Las aseveraciones anteriores dan a relucir la incidencia que se sufrió en el periodo del 2020 en el comercio internacional y sus operaciones marítimas en el nivel global, y que lamentablemente aún se mantiene fuerte en ciertos sectores del mundo. Los retrasos no se han detenido actualmente y este problema no ha dejado de afectar internacionalmente a las empresas involucradas, por la información obtenida, se asegura que la problemática fue sufrida por todos.

Uno de los efectos más importante que el retraso en las operaciones marítimas genera es, según las respuestas de los participantes, es la pérdida de dinero para la empresa, ya que, en la mayoría de los casos las mercancías no llegan a tiempo a su destino y esto causa pérdidas monetarias al importador. Otra de las consecuencias de este efecto, es la repercusión en la fecha estimada de entrega de la mercancía o materia prima necesaria para la elaboración del producto final, ocasiona demoras en la parte operativa de las empresas productoras, lo que afecta la producción, el tiempo de entrega, el costo del producto y la credibilidad de la compañía.

La consecuencia más relevante que tiene el tiempo de tránsito prolongado es que los atrasos no pueden ser solucionados inmediatamente o incluso evitados, hay cargamentos que por ruta son transbordados hasta tres veces para arribar con éxito a su destino final. Los barcos portacontenedores permanecen gran tiempo navegando y sus estadías en los puertos son únicamente para carga y descarga de mercancía, por lo tanto, si hay un contenedor que debe ser cargado y no se encuentra en el puerto a tiempo es “carga atrasada” la cual será omitida en el viaje de este feeder y en este caso deberá llegar esperar en puerto por otro transporte marítimo.

Es de suma relevancia mencionar que los tratados de libres comercios vigentes de Costa Rica cuentan con cláusulas exclusivas sobre el transbordo de las mercancías y el tiempo de tránsito que se debe cumplir para poder aplicar el acuerdo comercial, por lo que, los importadores deben estar pendientes de este factor y tenerlo en cuenta en la situación actual de comercio. Adicionalmente, las salidas retrasadas de los contenedores han provocado que las navieras cambien las tarifas del flete marítimo, por lo tanto, los importadores deben adaptarse a los nuevos precios, los cuales se han vuelto sumamente costosos.

Categoría 2. Mal Manejo

Descripción.

Mediante la encuesta aplicada se determinó la segunda categoría la cual es por el mal manejo de las cargas a la hora de ser transbordada, se consultó a los participantes si ellos consideraban que la mercancía sufría algún tipo de afectación a la hora de ser manipulados a causa del transbordo en terceros puertos, a lo cual los encuestados respondieron en su mayoría, que la mala manipulación en los puertos causaba daños antes de arribar a suelo costarricenses. Por tanto, los encuestados detallaron ampliamente en sus respuestas, que:

- *“Si hacen un buen manejo de la mercancía no debería presentar daño, sin embargo, el embalaje se puede romperse, arrugarse, deteriorarse comprometiendo el producto cuando realizan un mal manejo”* (Encuestado 1)
- *“Siempre y cuando la carga se movilice de forma adecuada, la mercancía no debería sufrir daños, sin embargo, puede ser que, por una mala praxis, algún contenedor sufra daños, se le hagan agujeros al contenedor y con el agua de lluvia o mar, pueda verse dañada la carga”* (Encuestado 2)
- *“El transbordo lamentablemente puede ocasionar algunos daños físicos algunas mercancías como todo en logística, pero es parte del riesgo que deben de asumir los clientes al realizar compras en el extranjero que lamentablemente a nivel local*

no encuentran o aun alto costo. Algunos daños ocasionados en logística pueden ser vuelco de barcos en el mar, mala manipulación en la carga y descarga, bultos rotos, quebrados depende de la mercancía, robos, daños completos por riesgo de cargas peligrosas cerca de ellas entre otras más.” (Encuestado 5)

- *“Si cabe la posibilidad de que la carga físicamente se vea dañado por un mal manejo de la bodega de posicionar la carga en una zona no apta para la carga o que, al momento de realizar la descarga y cargado, en el contenedor la grúa pueda dañar el embarque.”* (Encuestado 5)
- *“Sí, en ocasiones suele suceder, la manipulación de la mercancía no siempre es la adecuada, a veces ocurren daños relevantes, esto también depende mucho de la línea naviera que se contrate para el transporte”* (Encuesta 6)
- *“Al haber manipulación del contenedor como tal, la mercancía puede dañarse por una mala operación. Puede haber golpes, humedad, mercancía quebrada y no es usual, pero en ocasiones ha sucedido que en el puerto de transbordo no incluyen el contenedor en el vapor que se debe por lo que se generan atrasos en la llegada de este por la espera de un viaje hacia su destino en el que se pueda incluir.”* (Encuestado 7)
- *“Usualmente el transbordo de carga no afecta la mercancía, los contenedores se manejan sin almacenamiento temporal, por lo tanto, no son objeto de manipulación en el respectivo puerto de trasbordo. Sin embargo, en ciertas ocasiones ha pasado que la mercancía se ve afectada”* (Encuestado 9)
- *“En el caso de carga refrigerada es muy primordial que la cadena de frío no sea interrumpida, esto para evitar la pérdida o alteración de la mercancía y en muchas ocasiones la manipulación de estas ha afectado la carga o incluso el mismo, tiempo que dura en un tercer país”* (Encuestado 10)

Análisis.

Conforme a la información recaudada se determina que la manipulación de la mercancía a la hora de ser descargada y cargada en terceros puertos es un factor determinante para el estado físico de la carga durante su tránsito a destino. El manejo de los contenedores es un procedimiento que no puede ser evitado en ninguna circunstancia, por lo que, los daños pueden presentarse en cualquier momento, ya que, no todos los puertos.

Adicionalmente, el transbordo lamentablemente no puede evitarse, por lo que ningún cargamento está exento a sufrir daños importantes, estos inconvenientes pueden ocasionar algunos daños físicos en las mercancías como golpes, humedad, quebraduras o derrames. Sin embargo, este tipo de infortunio es considerado por los encuestados como parte del riesgo que el cliente debe de asumir a la hora de solicitar el transporte o movimiento de la carga vía marítima.

Hay que mencionar, además, que la manipulación de los contenedores debe ser única y exclusivamente para cargar y descargar del buque, ya que, si en el país de destino se genera una discrepancia en cuanto a la manipulación de la mercancía, se procederá con la solicitud de una carta aclaratoria por parte de la naviera o del tercer país, que haga constar que únicamente se manipuló la carga para el transbordo.

Por lo tanto, con los datos recaudados se asegura que el transbordo de mercancías representa un potencial peligro para los cargamentos, por lo que, los importadores deben tener claro las posibles consecuencias de esta manera pueden tomar las medidas necesarias en caso de ocurrir un incidente.

Unidad de Análisis 3: Desafíos comerciales

La tercera unidad de análisis está enfocada en el tercer objetivo específico el cual tiene como finalidad estudiar los principales desafíos comerciales a las cuales se ven expuestas las empresas que aplican el transbordo, se tomó como referencia específicamente el periodo del 2020, por la situación atípica que se vivió durante ese año, adicionalmente, en la encuesta se enfatizó en qué tanto conocen los importadores, transportistas o agentes logísticos sobre el

impacto que el procedimiento del transbordo marítimo de mercancías ha tenido en las operaciones y fines comerciales.

Asimismo, se desea conocer cuáles han sido las mayores repercusiones de esta situación en las compañías importadoras en el proceso logístico, ya que, lamentablemente se han visto envueltas y las consecuencias de esta situación se ha visto reflejada en el mercado de bienes.

Por los datos obtenidos mediante la encuesta aplicada a los participantes, se pudo delimitar la información de esta tercera unidad de análisis en tres categorías, las cuales, son consideradas como las más relevantes para la presente investigación. Seguidamente, se mencionará las categorías obtenidas con base en la encuesta realizada y se detallarán más adelante:

1. Compromisos incumplidos
2. Cobros extras
3. Desaplicación

Categoría 1. Compromisos incumplidos

Descripción.

En la categoría en mención se determinó que una de las mayores afectaciones a causa del transbordo de mercancías era el incumplimiento de compromisos de entregas de los cargamentos, lamentablemente, los importadores importan mercancía al país que se encuentra en estado, por lo general, de comprometida, vendida o licitada, las cuales cuentan con una fecha de entrega establecida y debe ser cumplida.

En esta categoría, con base en la información recolectada se determinó que el incumplimiento fue una de las mayores y más importantes afectaciones en el desarrollo comercial de la compañía importadora y las empresas implicadas en el proceso logístico

causa del transbordo. Por tanto, los encuestados detallaron ampliamente en sus respuestas, que:

- *“Uno de los desafíos que enfrentamos todos los días son los clientes descontentos, porque, muchas de las ocasiones las cargas no llegan a tiempo y ellos ya tenían comprometida esa mercancía, para su producción interna o para la venta”* (Encuestado 1)
- *“Claro, el hecho de quedar mal en una entrega ya pactada puede influir muy negativamente a la empresa, ahora bien, si ya tenían cotizado ese embarque y por ese transbordo deben solicitar una carta de \$50, podría ser que no lo tomaron en cuenta y en lugar de ganancias, pueden ser perdidas”* (Encuestado 2)
- *“Completamente, debido a que se ven comprometidas sus licitaciones en caso de que cuenten con una o simplemente su fecha límite de entrega, que pueda afectar sus negociaciones en el futuro debido a las grandes demoras en el arribo de la carga a causa de los transbordos. También se ven comprometidos en sus aplicaciones del TLC, que podría retrasar el proceso de nacionalización o simplemente la no aplicación por el tema de transbordo y esto haga que sus costos aumenten.”* (Encuestado 5)
- *“El principal desafío es ajustarse al este hecho y no trabajar ajustado a los tiempos de tránsito usuales, ya que, en los transbordos las maniobras se pueden ver interrumpidas por situaciones adversas lo que genera que el ETA a destino final es sumamente cambiante.”* (Encuestado 7)
- *“Perdida de ventas, ya que en ocasiones las licitaciones no llegan en el tiempo establecido por el estancamiento de la conectividad con el buque que lleva la carga al puerto de descarga final. Aumento en el costo de los fletes marítimos hacen que el comprador pague más por una carga que no va a poder colocar a tiempo en el mercado”* (Encuestado 10)

Análisis.

Con base en lo indicado por los encuestados se asegura que una de las principales incidencias en el desarrollo comercial de las empresas está altamente ligado con el transbordo de mercancías y las demoras que este puede causar en terceros puertos, conforme a la información recolectada, se considera que la fecha estimada de arribo puede variar constantemente, por lo que, no se le puede dar seguridad al importador sobre la llegada de su cargamento, esto trae consigo desde la pérdida de confianza hasta la suspensión de contratos.

Adicionalmente, se recalca que, por la situación atípica vivida en el periodo del 2020, las mercancías marítimas sufrieron un gran impacto a causa de los atrasos en puerto, por lo que, las fechas de despacho y arribo variaron constantemente. Por otro lado, se aseguró que debido al transbordo las cargas se ven comprometidas y en caso de ser una licitación (la cual cuenta con una fecha límite de entrega,) puede ocasionarse una pérdida de contrato, multas o afectar sus negociaciones en el futuro debido a las grandes demoras en el arribo de la carga a causa de los transbordos.

Asimismo, a causa de este procedimiento estos incumplimientos traen consigo posibles consecuencias económicas y legales para la empresa, ya que, en algunos casos, se plantea un escenario donde la mercancía importada son productos de temporadas y a causa del transbordo el cargamento se haya retrasado, esto crearía una posible pérdida en las ventas, ya que, no va a ser producto necesario o atractivo o incluso no pueden ser colocados con el mismo precio en el mercado por el retraso.

Inclusive, en el peor de los escenarios de un importador es que su cargamento sea para una licitación, cargas con intermediarios o cargas perecederas, ya que, esto no permite garantizar a los clientes una fecha exacta de arribo, lo que genera la falta de credibilidad para la empresa y puede incurrir en problemas legales, pérdidas económicas significantes y la pérdida o daños del producto.

Cabe recalcar que los profesionales del área consideran como un desafío importante el ajustarse a los tiempos de tránsito “preestablecido”, ya que, actualmente los tiempos usuales están muy por encima de los habituales. Por lo que consideran al transbordo y las demás maniobras como interrupciones o situaciones adversas a la logística y fluidez del tránsito.

Categoría 2: Cobros extras

Descripción.

En la presente categoría de cobros extras se determinó que una de las afectaciones a causa del transbordo de mercancías es el cobro de costos extras en el proceso los cuales no están considerados por los importadores, lamentablemente, son costos que se generan por el transbordo y la duración de este en un tercer puerto, por lo que, el desarrollo comercial de una empresa se puede ver afectado, ya que, económicamente hay gastos sin considerar en el proceso logístico establecido previamente.

Por tanto, los encuestados detallaron ampliamente en sus respuestas, que:

- *“Se genera como consecuencia para la empresa importadora el pagar más de lo que tenían contemplado o pactado, lo que muchas veces genera perdida”* (Encuestado 1)
- *“En este caso las consecuencias en el desarrollo comercial serían para el importador definitivo, ya que tendría que pagar la totalidad de los impuestos que quizás no tiene contemplados en el monto de la carga”* (Encuestado 3)
- *“El pago total de la mercancía puede ser una de las consecuencias más grandes para el cliente”* (Encuesta 4)
- *“Aumento del costo de los tributos a pagar al momento de proceder con el DUA de nacionalización en el país. También demoras en el procedimiento de*

nacionalización, tratando de conseguir la documentación necesaria para la aplicación y aun así en un final, no lograr aplicar dicho tratado.” (Encuestado 5)

- *“Debe de pagar más impuestos lo que afecta el precio de su producto final”* (Encuestado 8)
- *“Más gastos, en seguros para sus cargas ya que el estado de estas se ve amenazado por la continua manipulación debido a los transbordos y en tramitología como mencionado anteriormente”* (Encuestado 7)
- *“Puedo asegurar que la principal afectación se da en tramitología y gastos adicionales por aplicar TLC, así como tiempos adicionales de espera lo que probablemente les genere atrasos en la producción y multas incumplir los tiempos de entrega que generan más cobros extras”* (Encuestado 7)

Análisis.

Gracias a las respuestas obtenidas se puede observar que la mayoría de encuestados concuerdan con que los cobros extras pueden desfavorecer al importador, ya que, en algunas de las ocasiones no están contemplados dentro de la tarifa pactada o autorizada por ellos, sin embargo, son costos que no se pueden evadir en la mayoría de los casos. En algunas de las ocasiones, el almacenaje del contenedor en un tercer país es un costo no contemplado, sin embargo, a causa del transbordo, debe cancelarse.

Unas de las consecuencias es el aumento de los costos en el flete marítimo, ya que, cuando una carga es transbordada puede contribuir a un incremento en los costos previamente establecidos en la cotización. En algunos casos este costo incrementa, dado que, la carga no arribo a tiempo en el puerto de conexión para poder tomar el feeder correspondiente a su destino final, por lo tanto, debe quedarse en un tercer puerto almacenada hasta que pueda ser cargada en otro buque. Mientras se encuentre en un almacén deberá cubrir los costos generados, lo cual indica un gasto para la empresa, pero un beneficio para el país ubicado.

Por lo que se considera, con base en las respuestas anteriores, que una de las causas de la incidencia en el desarrollo comercial de las empresas importadoras son esos cobros extras que se dan, en muchas ocasiones, producto del transbordo de mercancías. Adicionalmente, estos cobros generan que el producto final del importado se encarezca y a la hora de colocarlos en el mercado no sean competitivos.

Adicionalmente, consideran que el pago de impuestos puede ser otra de las consecuencias, ya que la exoneración no es permitida por aduanas.

Categoría 3. Desaplicación

Descripción.

En la tercera categoría de desaplicación se determinó que una de las afectaciones a causa del transbordo de mercancías es la solicitud de documentación extras por la aduana para asegurarse de que la carga no fue manipulada en terceros países a causa del transbordo, por lo que, el desarrollo comercial de una empresa se puede ver afectado por la desaplicación de un tratado de libre comercio, ya que, el tiempo que toma la tramitología del papeleo toma su tiempo en el proceso logístico ya establecido previamente.

Por tanto, los encuestados detallaron ampliamente en sus respuestas, que:

- *“Mientras la carga no sea manipulada o abierta en otro país, al punto en que puedan perder el certificado de origen, no debería desaplicarse un TLC y no deberían de solicitar más que una carta de transbordo”* (Encuestado 1)
- *“Más que considerarse, es un hecho, hay una resolución muy resiente (en este momento no recuerdo cual es el número), en la cual habla que si el importador, a la hora de nacionalizar la carga, no presenta una carta de la naviera indicando el transbordo, esto puede ser motivo de desaplicación del trato preferencial”* (Encuestado 2)

- *“Completamente de acuerdo, como lo vengo anunciando en las preguntas anteriores, es un tema real de que muchos importadores se ven afectados en su aplicación del TLC debido al transbordo y como se confirmó, siempre será posible la aplicación, pero puede tomar mucho tiempo o retrasos, poder conseguir la documentación necesaria para que en un final sea posible la aplicación del TLC en el país. Se da mediante la carta aclaratoria por parte de la bodega donde la carga realizo el transbordo”* (Encuestado 5)
- *“Desde mi punto de vista y basada en mi experiencia, considero que no causaría desaplicación de TLC, debido a que, si una mercancía tiene su país de origen, al realizar transbordo, la aduana no debería considerar que la misma es proveniente de este último país, sin embargo, la empresa transportista debe brindar una carta al importador, donde se haga constar la información anterior para que la presente ante la aduana y no se desaplique el mismo”* (Encuestado 6)
- *“No debería, para ello las navieras emiten las cartas de transbordo haciendo constar que la mercancía se encuentra en todo momento bajo supervisión aduanera y no hay manipulación de esta en los puertos de transbordo. Sin embargo, de no existir dicha carta, si se corre el riesgo de la desaplicación”* (Encuestado 7)

Análisis.

Con base en las respuestas recolectadas, se determina que la desaplicación de un tratado de libre comercio sí puede darse en caso de que no se cuente con la carta de la naviera respectiva que indique que la carga fue transbordada con fines de tránsito únicamente y que ésta no sufrió de ninguna manipulación, modificación o alteración. De lo contrario, el tratado de libre comercio puede ser denegado por la aduana y no se procederá con la exoneración de los derechos arancelarios preferenciales dependiendo del porcentaje de desgravación arancelaria estipulado en el TLC del que se trate.

Adicionalmente, se debe tener presente que un tratado de libre comercio es un acuerdo entre países los cuales establecen ciertas, normas que no pueden ser incumplidas, de lo contrario se desaplica el acuerdo comercial, se debe considerar que las cargas deben contar con los documentos necesarios y al día para poder tramitar, en el caso de no concordar o tener diferencia, se puede desaplicar o retrasar el proceso mientras se solicita la modificación de los documentos o cartas aclaratorias, lo anterior, en caso que el texto del TLC así lo permita o estipule.

Cabe mencionar que los tratados de libre comercio cuentan con una cláusula específica donde indican qué es válido a la hora de realizarse el transbordo y que no es aceptado. Adicionalmente, se especifica el tiempo que la carga puede permanecer en un tercer puerto, por lo que cualquier discrepancia en la documentación puede llevar a la desaplicación.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

Se logra concluir que la utilización del transbordo en las importaciones con destino final a Costa Rica no es opcional. Los puertos costarricenses, no cuentan con la capacidad de recibir un buque de gran tamaño.

Se concluye que la mejora de las infraestructuras portuarias del país debe ser tratada como prioridad por el Gobierno costarricense, ya que, de esta manera se incentiva a que las navieras consideran los puertos de Costa Rica como puerto de paso para que realicen escala.

Se concluye que la infraestructura de los principales puertos costarricenses es inadecuada, obsoleta e ineficiente, por lo que, no se permite el atracado de vapores sobredimensionados en el territorio.

Lo expuesto anteriormente permite concluir que la falta de equipo es uno de los principales defectos por mejorar ya que se comprueba que estas son causantes de problemas diarios y constantes, ya sea en la carga y descarga del producto o en la recepción de un buque.

La congestión portuaria genera atrasos en las cargas, ocasionando altos costos adicionales y pérdida de credibilidad como empresas al no cumplir con las fechas de entrega acordadas. Cabe agregar que los incumplimientos pueden ser mayormente provocados por esta causa.

Se determina que el transbordo crea usualmente congestiones portuarias, las cuales originan retrasos en la carga y descarga de mercancías y estas alargan el tiempo de tránsito de la mercancía.

Los retrasos en el tránsito marítimo son más usuales en el último periodo y ha ocasionado problemas en el nivel mundial, los cuales hasta la fecha siguen generando impactos fuertes en todo el comercio mundial.

Se concluye que el retraso de las mercancías ha llevado a los importadores a incurrir en pérdidas económicas a causa de la pérdida de las ventas o licitaciones.

Se concluye que las navieras han tomado ventaja de esta desafortunada situación y han incrementado los costos del transporte, lo que ha generado impactos en la economía de los importadores

Adicionalmente, se concluye, que el retraso o demora de mercancías genera inseguridad y falta de credibilidad en las empresas operadoras, las cuales han perdido clientela a causa de dicha razón.

Dentro del análisis expuesto se concluye que la mala manipulación a la hora de realizar el transbordo genera daños en el cargamento, pérdidas en la mercancía, así como altos costos y pérdidas económicas para las empresas involucradas.

Se concluye que la manipulación de la mercancía en terceros puertos es un factor determinante para el estado físico de la carga durante su tránsito a destino.

Se concluye que, la manipulación de los contenedores en terceros países debe ser justificada contra cartas probatorias para poder aplicar el tratado de libre comercio, de lo contrario no será admitido

Se considera que la fecha estimada de arribo puede variar constantemente, por lo que, se concluye que no se le puede dar seguridad al importador sobre la llegada de su cargamento.

Se concluye que un desafío importante es ajustarse nuevamente a los tiempos de tránsito “preestablecido”, ya que, actualmente los tiempos usuales están muy por encima de los habituales.

Se concluye que los cobros extras pueden desfavorecer al importador, ya que, en algunas de las ocasiones no están contemplados dentro de la tarifa, por ejemplo, los costos de almacenaje en terceros puertos.

Se concluye que los cobros extra han generado pérdidas importantes para los importadores, ya que son cobros que no estaban contemplados o cotizados previamente en la tarifa acordada por la naviera y los mismo afectan directamente la utilidad de sus empresas

Se concluye que la desaplicación de un tratado de libre comercio sí puede darse si no se cuenta con la carta de la naviera respectiva que compruebe su estadía necesaria en un tercer puerto.

Se concluye que la documentación por presentar ante la aduana debe ser verídica, específica y al día, para solicitar la aplicación de los beneficios arancelarios, de lo contrario quedará desaplicado.

Se concluye que la desaplicación de un tratado de libre comercio puede generar que el importador deba pagar impuestos y aranceles por un monto no contemplado, por lo que el producto se encarecería y generaría una posible pérdida o impacto en las utilidades del importador.

Recomendaciones

Se recomienda a las empresas que importadoras o que adquieren productos a compañías internacionales y deben transportarlo a Costa Rica, realizar una búsqueda exhaustiva de las agencias importadoras, agencia o forwarder, la cual se encargue de brindar servicios de importación se adapta más a sus necesidades, de esta manera se puede dar paso a establecer una relación comercial formal o un contrato entre partes, que tenga como objetivo mantener su cargamento en constante seguimiento mientras se realiza el transbordo en terceros países, tarifas fijas o especiales.

Se recomienda al gobierno costarricense tomar acciones en cuanto la mejora de las infraestructuras portuarias del país como lo son aumentar las capacidades requeridas en el puerto como lo es el calado, el cual se basa en las dimensiones de los buques por lo que las dimensiones de la infraestructura marítima y los puesto de atraque e incluso, de los patios es necesarios ampliarlos y modernizarlos para soportar las actividades ejercidas en la parte marítima y la recepción de vapores Post-Panamax, ya que, de esta manera se incentiva a que las navieras consideran los puertos de Costa Rica como puerto de paso para que realicen escala. Adicionalmente, incentivan a los costarricenses a exportar o importar mercancías.

Se recomienda al gobierno costarricense y a las entidades portuarias evaluar el impacto que el transbordo de mercancías tiene en los puertos costarricenses, el cual permita analizar si el país puede convertirse en un puerto o paso de conexión entre los países centroamericanos, de esta manera se incentiva la llegada continua de vapores sobredimensionados y el continuo intercambio de mercancías.

Se recomienda al gobierno costarricense la compra o implementación de equipo o sistemas avanzados que permitan la carga y descarga de contenedores en los principales puertos de Costa Rica, así como a su vez, se recomienda mantener la maquinaria y equipo en constante mantenimiento el cual prevenga daños o descomposición de los implementos, de esta maneja el flujo en las operaciones se incrementa y se vuelve más efectivo y rápido.

Se recomienda a las empresas importadoras estudiar y tener presente la situación actual que se vive a nivel internacionalmente para que de este modo puedan solicitar sus cargamentos con anterioridad o con un tiempo prudente, de esta manera evitan incurrir en atrasos descontrolados, y la anticipación les permite tomar decisiones a tiempo.

Es recomendable para las empresas importadores e involucradas en el proceso logístico que se realice un estudio previo y evalúen los tiempos de tránsitos actuales contra la prioridad de sus embarques dependiendo del origen de la carga, de esta manera podrán determinar el método de transporte a utilizar para transportar la mercancía o el tiempo de anticipación con el que se solicitara.

Se recomienda a los entes involucrados, como posible estrategia, establecer contratos especiales con las navieras los cuales les permita tener disponibilidad o prioridad en la reserva, con el objetivo de evitar incurrir en pérdidas económicas, las cuales les brinden espacios a sus cargas a la hora de realizar booking.

A las empresas que participan en licitaciones o compañías que tiene o acuerdos o contratos de entregas preestablecidos, se recomienda tomar las medidas necesarias para solicitar la mercancía con tiempo al proveedor de esta manera no se incurre en incumplimientos, multas o perdidas, adicionalmente, los atrasos o situaciones atípicas posiblemente no vayan a afectar a la hora de entregar la mercancía. Agregando, se recomienda a las empresas elaborar un análisis o proyección de sus ventas, necesidades de materia prima o productos elaborados para la venta, el cual, les permita tener un control de los futuros requerimientos.

Se recomienda a las empresas importadoras contratar un seguro adicional o extra el cual, cubra los posibles daños que se puedan dar en la manipulación de la mercancía tanto en el país de origen como en el país donde realice transbordo y en el destino final, ya que, los daños se pueden generar en cualquier momento del tránsito, ya sea a causa de una mala manipulación o factores externos.

Se recomienda a las empresas importadoras tener presente que la cotización por los servicios de transporte y manejos de agencia pueden sufrir cambios, además de existir posibles cobros extras por almacenaje, documentación, manejos extras que pueden presentarse a lo largo del tránsito, ya que ningún cargamento está exento, de esta manera el impacto económico no generará un efecto mayor en la compañía.

Se recomienda a los importadores estar pendientes de la documentación, tal como, BL, factura comercial, lista de empaque, certificado de origen (en caso de solicitarlo) carta de transbordo, ya que la misma debe ser validada de que este correcta, sea verídica y coincida en cuanto a fechas, cantidades, descripción y peso, esto para evitar incurrir en errores documentales, gastos extras por emisión de documentos nuevamente o incluso, para evadir la posible desaplicación de un acuerdo comercial por discrepancias documentales, para esto se recomienda contar con la asesoría de un experto en aduanas el cual emita su criterio y conocimiento del tema.

Se recomienda a los futuros investigadores indagar, estudiar, analizar y dar a conocer la situación que se vivió desde el periodo 2019 hasta el 2021 y las incidencias que esta problemática causó en el comercio internacional y transporte de cargas.

CAPITULO VI: PROPUESTA

El crecimiento constante de los negocios empresariales a nivel nacional e internacional y la velocidad con que se realizan las operaciones en el comercio internacional, posibilita el intercambio de bienes y servicios en los países, sin embargo, durante el periodo 2020 una situación adversa surgió, la cual, desaceleró el intercambio de bienes y afectó a nivel internacional los procesos logísticos, adicional a esto, el transbordo de mercancías impactó el mercado por medio de atrasos y congestiones.

Las posibles consecuencias de este proceso de transbordo no solo afectaron las mercancías en sí, también, trajo consigo consecuencias en las ventas y negociaciones internacionales, por lo tanto, afectó a los entes responsables del tránsito y logística también. Por lo que se desea exponer y hacer un llamado a los entes involucrados en el transporte internacional de cargas marítimas para generar conocimiento sobre la situación a la cual fueron expuestos y a la que aún pueden enfrentarse. Asimismo, a los importadores, quienes tienen desafíos por superar a causa de la situación.

Con la realización de esta propuesta se pretende alcanzar a la mayor cantidad de empresas involucradas y dar a conocer las incidencias que esta situación portuaria puede ocasionar en las empresas y el impacto que representa para éstas a largo plazo.

Objetivos

Objetivo general

Brindar soluciones puntuales a las incidencias vividas en el periodo 2020 para solventar el impacto en el desarrollo comercial de las empresas involucradas en periodos futuros.

Objetivos específicos

- Dar a conocer las principales incidencias que afectan directamente a las empresas involucradas en su desarrollo y crecimiento económico como comercial, durante el 2020.

- Exponer las soluciones inmediatas a las cuales pueden acceder las empresas involucradas para solventar los desafíos comerciales a los cuales las empresas importadoras se enfrentan en el mercado costarricense a la hora de querer recuperarse del periodo 2020

Propuesta

Se pretende estudiar, analizar y evaluar las incidencias económicas que afectaron el comercio internacional y a las empresas involucradas durante el periodo del 2020, con el objetivo meta de dar a conocer los efectos tanto negativos como positivos que estas circunstancias generaron a lo largo del mundo. Por lo que se requiere de un análisis exhaustivo el cual permita exponer las consecuencias provocadas en las áreas económicas del as empresas importadoras previamente seleccionadas para la investigación

Por otra parte, en cuanto al segundo objetivo se desea exponer los principales desafíos a los cuales las empresas importadoras e involucradas en el proceso logístico y de transporte marítimo están propensas a sufrir, el periodo 2020 afectó muchas de las compañías y dichos efectos repercuten actualmente, por lo que se pretende informar a las compañías sobre los desafíos que enfrentan ante la recuperación de sus finanzas con el objetivo que estas empresas tomen ventaja y realicen un plan de acción en caso de ser requerido para mitigar los daños y repercusiones.

Adicionalmente se pretende apoyar a las empresas importadoras o que adquieren productos a compañías internacionales para realizar una búsqueda exhaustiva de las agencias importadoras, agencia o forwarder con mejor calidad, servicios y poder en el área de la logística, la cual se encargue de brindar servicios logísticos eficientes y se adapta a las necesidades de las compañías, de esta manera se puede dar paso a establecer una relación comercial formal que tenga como objetivo mantener su cargamento en constante seguimiento mientras se realiza el transbordo en terceros países, tarifas fijas o especiales.

De la misma forma, se propone a las empresas importadores e involucradas en el proceso logístico que se realice un estudio previo y evalúen los tiempos de tránsitos actuales contra la prioridad de sus embarques dependiendo del origen de la carga, de esta manera podrán determinar el método de transporte a utilizar para transportar la mercancía o el tiempo de anticipación con el que se solicitara. Agregando, como posible estrategia, establecer contratos especiales con las navieras los cuales les permita tener disponibilidad o prioridad en la reserva, con el objetivo de evitar incurrir en pérdidas económicas, las cuales les brinden espacios a sus cargas a la hora de realizar booking

A las empresas que participan en licitaciones o compañías que tiene o acuerdos o contratos de entregas preestablecidos, se propone tomar las medidas necesarias para solicitar la mercancía con un tiempo de antelación o prudente al proveedor de esta manera no se incurre en incumplimientos, multas o pérdidas, adicionalmente, los atrasos o situaciones atípicas posiblemente no vayan a afectar a la hora de entregar la mercancía.

REFERENCIAS

- Auboin, M., Bachetta, M., Beverelli, C., Bekkers, E., Cassehgari, K., Ganne, E., Hancock, J., Lundquist, K., Marceau, G., Monteiro, J., Piermartini, R., Rubinova, S., Stolzenburg, V., Xu, A., Ye, Q. (2020) Informe sobre el comercio mundial 2020. Recuperado de: https://www.wto.org/spanish/news_s/news20_s/wtr_23nov20_s.htm
- Arcadis. (2020) Plan maestro portuario del litoral pacífico. Recuperado de: <https://bit.ly/3ewpTox>
- Ascencios y Barki. (2020). Impact of the COVID-19 Pandemic on Trade and Development. Recuperado de: https://unctad.org/system/files/official-document/osg2020d1_en.pdf
- Aznar, J., Chaparria, V., y Compés, R. (2003) Evaluación de los principales puertos de América del Sur. Recuperado de: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/mad_eppas.pdf
- Barcena. (2020). Los efectos del Covid-19 en el comercio internacional y la logística. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/1/S2000497_es.pdf
- Blanco, N., Guerrero, L., y Rojas, A. (2016). La cláusula de “tránsito y transbordo” en el marco de los tratados de libre comercio negociados por Costa Rica. Recuperado de: <http://repositorio.sibdi.ucr.ac.cr:8080/jspui/handle/123456789/4237>
- Blanco, P., Valverde, N., Viquez, G. (2017). Costa Rica y Singapur: Análisis comparativo del Sector Alimenticio enfocado a productos preparados (2010-2016). Recuperado de: <http://repositorio.sibdi.ucr.ac.cr:8080/jspui/bitstream/123456789/5661/1/41785.pdf>
- Carballo, J. (2020). El comercio en tiempos de pandemia: el impacto del COVID-19 en las firmas de seis países latinoamericanos. Recuperado de: <https://blogs.iadb.org/integracion-comercio/es/el-comercio-en-tiempos-de-pandemia-el-impacto-del-covid-19-en-las-firmas-de-seis-paises-latinoamericanos/>
- Centro de Comercio Internacional. (s.f). Logística y seguros-Cuestiones de transbordo.

- Recuperado de: <https://www.intracen.org/guia-del-cafe/logistica-y-seguros/Cuestiones-de-transbordo/>
- Comercio Exterior. (2020). Tipos de mercancía. Recuperado de: <https://comercioexterior.la/conoce-los-distintos-tipos-de-mercancias/>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020) Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe. Recuperado de: https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/46613/S2000805_es.pdf
- Dirección General de Aduanas. (2013). Manual de procedimientos aduaneros. Recuperado de: <https://bit.ly/3dSqY9Y>
- Econopedia (2020). Tratado comercial. Recuperado de: <https://economipedia.com/definiciones/tratado-comercial.html>
- Economic and Social Council. (2020). Report on the impact of the COVID-19 outbreak on international trade and logistics and the ways advanced technologies can help overcome such disruption. Recuperado de: <https://bit.ly/3njf2Bl>
- Echegoyen (2020). Mercancías. Recuperado de: <https://bit.ly/3nmo8NN>
- Google Meet. (2020). Qué es Google Meet y cómo usarlo. Recuperado de: <https://www.trecebits.com/2020/04/27/que-es-google-meet-y-como-usarlo/>
- León, J. (1997), Evolución del Comercio Exterior y del Transporte Marítimo de Costa Rica. Recuperado de: <https://bit.ly/3xLqev5>
- Lo que somos. (2020) Hurgando en el Capital de Marx. Capítulo I. Recuperado de: <http://loquesomos.org/hurgando-capital-marx-capitulo-i-1/>
- Ministerio de Fomento Español. (2003). El lenguaje del transporte intermodal: Vocabulario ilustrado. Recuperado de: <https://www.virtualpro.co/biblioteca/el-lenguaje-del-transporte-intermodal-vocabulario-ilustrado>
- Ministerio de Comercio Exterior. (2020). Tratados de libre comercio. Recuperado de: <http://www.comex.go.cr/transparencia/acercade/>
- Ministerio de Hacienda. (2000). Circular DNP-014-2.000. Recuperado de <https://www.hacienda.go.cr>
- Ministerio de Comercio Exterior. (2010). Tratado de libre comercio Costa Rica-Singapur. Recuperado de: <https://www.comex.go.cr/tratados/>

- Monestel. A (2021). La congestión portuaria sigue afectando al comercio mundial. Recuperado de: <https://www.elmundofinanciero.com/noticia/93838/economia/la-covid-19-y-la-congestion-portuaria-siguen-afectando-al-comercio-mundial.html>
- Montoya (2017). Transporte Internacional. Recuperado de: <file:///C:/Users/moral/Downloads/Transporte%20Internacional.pdf>
- Nanot. (2020). ¿Qué es el comercio internacional? Definición e historia. Recuperado de: <https://internacionalmente.com/comercio-internacional/>
- Prado, N. (2018). La seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao 2018. Recuperado de: https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/36202/Prado_VLS.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Procomer. (2020) Mercado de China. Recuperado de: https://www.procomer.com/alertas_comerciales/china-sera-el-mercado-mas-grande-de-comestibles-en-2023/
- Organización Mundial de Comercio. (2021). El comercio mundial listo para una recuperación sólida, aunque desigual, después de la pandemia de COVID-19. Recuperado de: https://www.wto.org/spanish/news_s/pres21_s/pr876_s.htm
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo económico [OCDE]. (2020). Estudios Económicos de la OCDE Costa Rica. Recuperado de: <https://www.oecd.org/economy/surveys/costa-rica-2020-OECD-economic-survey-overview-spanish.pdf>
- Vega, M., (2003) Modalidad de transbordo en el puerto de cartagena: evolución y perspectivas de su expansión como puerto de transbordo internacional entre el periodo 1993-2003. Recuperado de:
- Ruiz. (2018). Mejoramiento en el proceso operativo en el régimen de importación en una agencia de aduanas. Recuperado de: <https://bit.ly/2S4DvyI>
- Sáenz. (2018). Transporte internacional de mercancías. Recuperado de: <https://www.sintesis.com/data/indices/9788491711698.pdf>

- Sequeira, R., (2020) Inversión extranjera. Recuperado de:
<https://www.larepublica.net/noticia/me-enfocare-en-la-atraccion-de-inversion-extranjera>
- Sistema Costarricense de Información Jurídica. (1995). Reglamento A La Ley General De Aduanas. Recuperado de: <https://bit.ly/3xqfaU8>
- SUNAT. (2020). ¿Qué es la Sunat? Recuperado de:
<http://www.sunat.gob.pe/institucional/quienessomos/index.html>
- Torre de Babel (2020). Mercancía. Recuperado de: <https://bit.ly/3sLILFe>
- UNED. (2020). Aprobado TLC entre Costa Rica y China. Recuperado de:
<https://www.uned.ac.cr/ocex/index.php/124-boletines-articulos/89-aprobado-tlc-entre-costa-rica-y-china>
- UNCTAD. (2020) Puertos de contenedores: los más rápidos, los más activos y los mejor conectados. Recuperado de: <https://unctad.org/news/container-ports-fastest-busiest-and-best-connected>

APÉNDICES

Buenas estimado entrevistado, mi nombre es Daniela Sofía Morales González, estudiante de la Universidad Internacional de las Américas y actualmente me encuentro desarrollando el proceso de Tesis para obtener el grado de Licenciatura en Comercio Internacional, bajo el título Transbordo de mercancías en puertos de terceros países y su incidencia en el desarrollo comercial de Costa Rica durante el 2020, por lo cual le agradecería respondiera las siguientes interrogantes; y no omito manifestarle que la información obtenida será utilizada únicamente para efectos de la investigación.

1. Considera que el transbordo de mercancías marítimo es un procedimiento usual

Sí

No

2. Referente al año 2020, cuáles considera que son las principales causas del transbordo

3. ¿Conoce usted cuál es la situación portuaria actual en el nivel internacional, respecto a la fluidez del tránsito?

Segundo Objetivo

4. Mencione los efectos que se están dando a causa del transbordo y cómo afectan a las empresas involucradas

5. ¿Afecta el transbordo la mercancía física? ¿Ocurren daños? Por favor, mencione cuáles

6. ¿Cómo afectó el transbordo de mercancías el desarrollo comercial de la empresa importadora en el período 2020?

7. ¿Cuáles considera usted que son las principales incidencias comerciales causadas por el transbordo en las empresas? Explique

Tercer objetivo

8. ¿Enfrentan las empresas importadores desafíos comerciales a causa del transbordo?

9. Por favor mencione los desafíos comerciales que surgen como efecto secundario del transbordo.

10. ¿Considera usted que el transbordo puede causar la desaplicación de un tratado de libre comercio ante la aduana costarricense?

11. ¿Qué tipo de consecuencias se generan para la empresa importadora la desaplicación de un tratado de libre comercio?
