

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS AMÉRICAS
VICERECTORÍA ACADÉMICA**

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

**ANÁLISIS DE LOS PRINCIPALES EFECTOS CAUSADOS POR LA CRISIS DE
CONTENEDORES EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DE COSTA RICA
DURANTE EL PRIMER TRIMESTRE DEL 2022**

**MODALIDAD DE TESIS PARA OPTAR POR EL GRADO DE LICENCIATURA EN
COMERCIO INTERNACIONAL**

**AUTOR:
OBANDO SOLÍS KRISTEN ARIANNY**

SAN JOSÉ, MARZO, 2023

Tabla de contenido

CAPÍTULO I: PROBLEMA	7
Justificación	8
Objetivos	9
Objetivo General	9
Objetivos Específicos	9
Antecedentes	10
Tesis Internacionales	10
Tesis Nacionales	19
Proyecciones	30
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	31
Cadena de suministros	31
Logística Internacional	32
Importaciones y Exportaciones	33
Proceso de Producción	35
Materias Primas	36
Producto Terminado	37
Transporte de Marítimo	38
Transporte de Contenedores	40
Crisis de Contenedores	41
Desabastecimiento	42
Crisis financiera	43
Inflación	43
Iniciativas de Gobierno	44
Política Fiscal	47
Ley Alivio	48
CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO	50
Enfoque	50
Cualitativo	50
Diseño (Cualitativo)	51
Fenomenología Empírica	51
Teoría fundamentada	51

Población y Muestra	51
Población	51
Unidades de Análisis o Variable	52
Instrumento	54
Proceso de recolección de datos	54
Fuentes de Información	55
CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS	55
Unidad de análisis 1: Crisis de contenedores	57
Categoría 1: Congestionamiento Marítimo	59
Descripción.	59
Análisis.	60
Categoría 2: Pandemia Covid-19	61
Descripción.	61
Análisis.	62
Categoría 3: Aumento de costos	64
Descripción.	64
Análisis.	65
Categoría 4: Cierre de Puertos	67
Descripción.	67
Análisis.	68
Categoría 5: Escasez de combustible	69
Descripción.	69
Análisis.	70
Categoría 6: Desabastecimiento de contenedores	71
Descripción.	71
Análisis.	72
Unidad de análisis 2: Comercio Internacional	73
Categoría 1: Inflación	75
Descripción.	75
Análisis.	76
Categoría 2: Poder adquisitivo	77
Descripción.	77

Análisis	78
Categoría 3: Flujo de las mercancías	79
Descripción	79
Análisis	81
Categoría 4: Cargas desviadas	82
Descripción	82
Análisis	83
Categoría 5: Política fiscal	84
Descripción	84
Análisis	84
Categoría 6: Ley Alivio	85
Descripción	85
Análisis	86
Categoría 7: Contracción de las economías	87
Descripción	87
Análisis	88
Categoría 8: Cierre de negocios	89
Descripción	89
Análisis	90
Unidad de análisis 3: Estrategias	92
Categoría 1: Nuevos mercados de abastecimiento	93
Descripción	93
Análisis	95
Categoría 2: Adaptación	96
Descripción	96
Análisis	97
Categoría 3: Decisiones Empresariales	98
Descripción	98
Análisis	99
Categoría 4: Medidas de mitigación	100
Descripción	100
Análisis	102

Categoría 5: Estrategias de Negocio	103
Descripción.	103
Análisis.	105
Categoría 6: Inversion Extranjera	106
Descripción.	106
Análisis.	107
Categoría 7: Negociaciones empresariales	109
Descripción.	109
Análisis.	110
Categoría 8: Inventarios	112
Descripción.	112
Análisis.	113
Interpretación de los Datos	116
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	119
Conclusiones	119
Recomendaciones	122
CAPÍTULO VI: PROPUESTA	127
Objetivo General	128
Objetivos Específicos	128
Propuesta	128
Factibilidad.	128
Estructura/Requisitos/Elementos.	128
Recursos.	129
Cronograma de aplicación.	130
Evaluación de resultados	132
Referencias	134
Apéndice	142
Cuestionario	142

CONTENIDO DE TABLAS

Tabla 1. Muestra	50
Tabla 2. Unidades de Análisis.....	51
Tabla 3. Unidades y categorías de análisis	54

CAPÍTULO I: PROBLEMA

Con el tema de la pandemia del COVID-19, se han presentado una gran variedad de impactos negativos a nivel mundial en distintos ámbitos como lo son el económico, comercial, entre otros. Esto producto de cierres de fábricas, desabastecimiento de materias primas y bienes de consumo, saturación de puertos que conlleva al aumento en los tiempos de entrega de las mercancías.

Uno de estos impactos ha sido la crisis de contenedores, la cual ha sido la escasez de espacio disponible para transportar las mercancías y los enormes incrementos en los costos de transportes marítimos. Con el actual aumento de la demanda de mercancías ocasionada por la recuperación de la economía, el transporte marítimo ha sufrido tropiezos para satisfacer esta demanda por la falta de contenedores y barcos disponible.

Ante esta situación, el país ha sufrido graves impactos durante este tiempo de pandemia, lo cual ha generado que el comercio también se vea perjudicado. Para esta investigación, se evaluarán estas consecuencias que ha sobrellevado la economía en estos últimos meses debido a la insuficiencia de los contenedores.

Los precios del petróleo se han aumentado en grandes dimensiones, siendo este otro factor que empeora la situación del transporte marítimo ya que su costo también se ve en la necesidad de subir su costo. Esto ha generado que los precios para los consumidores se vean incrementados inquietando la economía de la sociedad, incluso afectaría la inflación nacional.

Esta crisis generó un aumento en el precio de los fletes; esto porque dentro de los costos de nacionalización de productos se toma en cuenta cuánto costó traerlo al territorio nacional y esto

hace que los productos incrementen su valor porque los importadores deben compensar este costo de traerlos.

Costa Rica ha sido uno de los países que se ha visto gravemente afectado por esta crisis, las empresas y los consumidores ha sentido las repercusiones en sus bienes. Por esta razón, durante esta investigación, se busca responder la siguiente pregunta: ¿Cuáles son los principales efectos causados por la crisis de contenedores en el Comercio Internacional de Costa Rica durante el primer trimestre del 2022?

Justificación

Esta investigación pretende analizar los impactos que ha sufrido la economía y el comercio de Costa Rica debido a la situación de la crisis de contenedores que ha sucedido durante este periodo de pandemia y la recuperación después de los duros meses que han tenido que afrontar los países.

Esto permite identificar estos efectos y con ello tener claridad en las consecuencias que esto ha generado en las empresas y los consumidores. También permite entender como el comercio de Costa Rica en estos meses se ha visto afectado, como esto involucra los precios en el mercado y de qué manera esto desestabiliza a las familias costarricenses en su consumo y su calidad de vida.

Gracias a este proyecto, los lectores pueden entender las implicaciones que ha tenido esta situación de escasez de contenedores transporte marítimo en el país. Les permite conocer como esto les afecta su economía personal y crear planes de contingencia ante los aumentos de costos que deben afrontar. Incluso puede ser funcional para que se puedan crear estrategias para solventar todos estos efectos que se han generado a nivel nacional.

Ante la gran cantidad de información que se puede encontrar en páginas de internet se puede llegar a generar confusión en lo que realmente está sucediendo, incluso los diferentes comentarios y opiniones de los expertos e investigadores pueden ocasionar que las personas se

sientan abrumadas ante un bombardeo de datos. En este documento pueden encontrar la información sintetizada y explicada de manera que sea entendible para todos sus lectores.

En esta investigación se podrá conocer a profundidad todos los impactos que la crisis ha generado a la economía nacional, permitiendo que se desarrollen nuevas teorías e investigaciones acerca de esta situación. Se espera conocer cuáles han sido estos efectos a nivel comercial y económico para Costa Rica específicamente en el primer trimestre del 2022, como la importación de vehículos, juguetes, agroquímicos y distintos productos a falta de inventario y su elevado costo en los fletes marítimos. (Rodríguez, 2021)

Esto puede mejorar el entendimiento sobre esta crisis y sus implicaciones, las personas pueden utilizar como base esta investigación para conocer la situación actual en el plano comercial sobre el transporte marítimo. Adicional, permite evaluar mejoras para informar a la población sobre todo este tema de la crisis.

Objetivos

Objetivo General

Analizar los principales efectos causados por la crisis de contenedores en el Comercio Internacional de Costa Rica durante el primer trimestre del 2022

Objetivos Específicos.

Identificar los factores que desencadenaron la crisis de contenedores.

Definir cuáles han sido los efectos de la crisis en el comercio internacional en Costa Rica en el primer trimestre del 2022.

Determinar las estrategias y soluciones que implementaron las empresas de distribución para solventar las consecuencias de la crisis en el primer trimestre del 2022.

Proponer la creación de un plan de contingencia de transporte de mercancías para las principales empresas de distribución de materiales de construcción de Costa Rica.

Antecedentes

Tesis Internacionales

La primera tesis internacional consultada es la de Aguilar, Romero y León (2022) con el tema Análisis de la escasez de contenedores en el transporte marítimo a nivel mundial año 2020, la realiza para la Universidad Técnica de Machala y opta por el grado académico de Bachillerato en Economía.

De esta investigación se desprende el siguiente Objetivo General: determinar cuál es el efecto de la escasez de estos en la economía mundial.

La metodología que se emplea es la descriptiva con un método cuantitativo, la cual, mediante el uso de los siguientes instrumentos: datos obtenidos de la CEPAL, reportes de la BBC, artículos indexados y demás fuentes confiables, se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Se obtiene la siguiente conclusión dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que, en términos generales, se puede ver que la escasez de contenedores además de provocar un retroceso en el PIB mundial, la logística fue interrumpida y el costo de transporte va al alza con lo que la posiblemente los precios de materias primas de exportación subirán, pero el PIB tardará en recuperarse hasta que el transporte marítimo vuelva a sus condiciones normales.

La segunda tesis internacional consultada es la de Estrada y Reyes (2017) con el tema Factores que generaron la crisis en el sector naviero de transporte de contenedores y los cambios

en la configuración de las líneas navieras entre los años 2014 y 2016, la realiza para la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas y opta por el grado académico de Licenciado en Negocios Internacionales.

De esta investigación, se desprende el siguiente Objetivo General: determinar los factores por los cuales se generó la crisis en el sector naviero de transporte de contenedores y los cambios en la configuración de las líneas navieras entre los años 2014 y 2016, y los siguientes Objetivos Específicos: Identificar los factores que generaron las crisis en el sector naviero de transporte de contenedores, Identificar los cambios en la configuración de las líneas navieras. La metodología que se emplea es la cualitativa descriptiva – explicativa, la cual, mediante el uso de los siguientes instrumentos: los conocimientos y experiencia que los entrevistados tengan sobre los factores a investigar, se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Se obtiene la siguiente conclusión dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que:

1. Se valida la hipótesis en la variable de la competencia de precios en la cual el otorgamiento de créditos fue una estrategia de costos aplicada por la mayoría de las líneas navieras. Esto se realizó sin una evaluación rigurosa, que los hizo incrementar su cartera de morosidad trayendo como posibles consecuencias la falta de liquidez y un aumento en el tiempo de gestión de cobranza. De esta manera, se cumple con el objetivo específico de identificar los factores que generaron las crisis en el sector naviero de transporte de contenedores.

2. Se valida la hipótesis en la variable de la competencia de precios que fue agresiva respecto a las tarifas de fletes marítimos de contenedores e impulsada por una estrategia genérica de ventas por costos, donde las navieras ofrecían fletes bajos para captar la mayor cantidad de clientes sin analizar como esto podría afectar al sector. De esta manera, se cumple con el objetivo específico de identificar los factores que generaron las crisis en el sector naviero de transporte de contenedores.

3. Se valida la hipótesis en la variable de exceso de oferta, debido a que la oferta de la flota se fue incrementando de manera gradual con el paso de los años. Luego de existir un exceso de actores se implementaron medidas para la reducción de estos, como las fusiones, absorciones y

alianzas estratégicas que permitieron la supervivencia de las navieras en el mercado. De esta manera, se cumple con el objetivo específico de identificar los cambios en la configuración de las líneas navieras.

4. Se valida la hipótesis en la variable del cambio de modelo económico de China. Como factor externo, se identificó que este suceso es de gran repercusión en la economía global y por consecuencia el sector marítimo se ha visto afectado por una baja en las transacciones comerciales como las ventas de fletes. Así se cumple con el objetivo específico de identificar los factores que generaron las crisis en el sector naviero de transporte de contenedores. Para lo anterior se recomienda Se pudo concluir que la estrategia de ventas por costos fue la más utilizada por las líneas navieras en el periodo de estudios donde se identificó una crisis en el sector marítimo.

Esto los llevó a una agresiva competencia de precios que hizo que el precio del flete para el transporte de contenedores fuera disminuyendo, generando así un estatus quo en el cual el consumidor se acostumbró a precios bajos. Es por estos motivos que el grupo recomienda a las líneas navieras emplear una estrategia de ventas por diferenciación y debe ser enfocada en la calidad de servicio, es decir no solo en la venta, sino también en la post venta. Asimismo, podría enfocarse en brindar un mejor itinerario de naves y tarifas más atractivas para las rutas que usan trasbordos.

Otro tema que se identificó en este estudio fue el del otorgamiento de crédito. En este punto el grupo se permite sugerir una mayor rigurosidad en el otorgamiento de créditos que se podría lograr mediante un mejor análisis de los estados financieros de las empresas que lo solicitan o alianzas con centrales de riesgo para identificar las deudas que esta empresa podría tener.

En la actualidad, la proliferación de agentes de carga ha permitido una saturación en el mercado donde existe un exceso de oferta. En ese sentido creemos que se debería implementar un mayor control sobre los requisitos mínimos para ser un agente de carga en el territorio peruano. Por ejemplo, se debería cumplir con formalismos que acrediten que la empresa que ingresa en este sector es con el fin de perdurar en el tiempo. Es decir, en el escenario actual de la industria marítima, es muy sencillo poder ser un agente de carga y esto repercute en un sector con exceso de oferta.

También se considera el contar con un gremio que represente a todos los actores del sector marítimo. El tema de la representatividad es importante en esta industria y nuestro grupo ha identificado una serie de gremios que representan a cantidades muy pequeñas de empresas.

Esto generará que no se cuente con un análisis en bloque de la situación actual del sector; es decir, a mayor cantidad de gremios no se pueden implementar planes de acción frente a estos escenarios de crisis, pues cada uno estaría velando por los intereses de pequeños grupos. Es importante cohesionar a los actores de la industria marítima para que se tenga, en un futuro, planes proactivos y no reactivos; es decir; saber cómo actuar frente a una crisis antes de que esta ocurra.

La tercera tesis internacional consultada es la de Sánchez, Ricardo J. (2019) con el tema La formación de precios en el transporte marítimo de contenedores de exportación y el rol de las expectativas, la realiza para la Universidad Católica Argentina y opta por el grado académico de Doctorado en Economía.

De esta investigación se desprende el siguiente Objetivo General: explicar el proceso de fijación de precios en el mercado del transporte internacional marítimo de contenedores.

La metodología que se emplea es la cualitativa. Se obtiene la siguiente conclusión dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que se ha podido comprobar la acción de todos los determinantes propuestos para los precios del transporte marítimo regular de contenedores secos desde el río de la Plata a sus principales destinos de ultramar, apelando a una técnica cuantitativa más sólida que la usada en los antecedentes encontrados en la literatura. Ello es un avance significativo respecto a los estudios anteriores que se conocen, debido principalmente a que se ha apelado a un modelo más sólido en términos de los fundamentales utilizados, entre ellos principalmente la debida consideración a la acción de la oferta y la demanda, y se han usado datos de mejor calidad obtenidos directamente del mercado y no de fuentes secundarias, además de solucionar algunas deficiencias metodológicas en la técnica econométrica aplicada.

La cuarta tesis internacional consultada es la de Nizama (2020) con el Tema “El Transporte Marítimo Internacional En El Ámbito Del Desarrollo Comercial Peruano 2018”, la realiza para la Universidad Nacional del Callao y opta por el grado académico de Maestro En Administración Marítima Portuaria.

De esta investigación se desprende el siguiente Objetivo General: Determinar de qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con el desarrollo comercial peruano en el año 2018., y los siguientes Objetivos Específicos: Determinar de qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con la infraestructura portuaria peruana, Determinar de qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con las políticas de comercio internacional del Estado peruano.

La metodología que se emplea es la cualitativa, la cual, mediante el uso de los siguientes instrumentos: datos económicos publicados por las instituciones competentes del comercio exterior y del transporte marítimo internacional, con la finalidad de examinar sus variaciones en el tiempo, se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Se obtiene la siguiente conclusión dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que existe relación positiva y significativa entre el transporte marítimo internacional con el desarrollo comercial peruano año 2018; ya que se encontró una relación lineal estadísticamente significativa moderada (Pearson) ($r = 0,568$) y directamente proporcional (con signo positivo) entre el transporte marítimo y el desarrollo comercial peruano 2018, existe relación positiva y significativa entre el transporte marítimo internacional con la infraestructura portuaria peruana; ya que se encontró una relación lineal estadísticamente significativa muy alta (Pearson) ($r = 0,867$) y directamente proporcional (con signo positivo) entre el transporte marítimo internacional y la infraestructura portuaria y existe relación positiva y significativa entre el transporte marítimo internacional y las políticas de comercio internacional.

Se encontró una relación lineal estadísticamente significativa muy alta (Pearson) ($r = 0,857$) y directamente proporcional (con signo positivo) entre el transporte marítimo internacional y las políticas de comercio internacional. Para lo anterior se recomienda mantener y sostener el

nivel óptimo de desarrollo comercial peruano, respecto al comercio exterior; dando gran importancia al transporte marítimo internacional, fortaleciendo las actividades comerciales mediante este tipo de transporte, Fortalecer el desarrollo de la infraestructura portuaria peruana, ya que mientras se tenga puertos en óptimas condiciones, el desarrollo comercial peruano seguirá incrementándose.

Dar la real importancia a las políticas de comercio internacional aplicando adecuadas medidas arancelarias, para desarrollar nuestro comercio internacional en el campo de las exportaciones e importaciones, Efectuar el estudio de los puertos de alcance nacional a fin de poder establecer la mejor forma de explotación para beneficiar el desarrollo comercial peruano y establecer políticas públicas y mejorar las existentes de modo tal que favorezcan la gestión portuaria a fin de facilitar el comercio exterior.

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

De esta investigación se desprende el siguiente Objetivo General: fomentar nuevas estrategias para el impulso de las importaciones de contenedores en el Puerto Río Haina.

La metodología que se emplea es la cualitativa, la cual se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Se obtiene la siguiente conclusión dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que se ha concluido que el Puerto Río Haina tiene una respuesta positiva de parte de la mayoría de sus empleados ante esta situación, por lo que representa que han actuado de manera correcta en todos los protocolos, tanto de salud como de seguridad, con finalidad de hacerle frente a esta crisis. No obstante, han experimentado una caída en sus operaciones comerciales de acuerdo con períodos anteriores.

Para lo anterior, se recomienda diseñar estrategias sostenibles para el mejoramiento de la infraestructura, con la finalidad de incrementar considerablemente el flujo operacional dentro del puerto. Esto ayudaría a que el proceso de carga y descarga de contenedores sea más rápido. Al aumentar su cantidad podrán ser capaces de manejar una demanda mayor en un tiempo más reducido. Esto ayudaría a generar un mejor nivel de competitividad en el mercado.

La sexta tesis internacional consultada es la de Alvarado Pilataxi, Delgado Chicaiza (2022) con el tema Complejidades Del Comercio Internacional. Análisis De La Crisis De Los Contenedores Y Sus Efectos En El Crecimiento Económico, la realiza para la Universidad de Guayaquil y opta por el grado académico de Ingenieros En Comercio Exterior.

De esta investigación, se desprende el siguiente Objetivo General: Analizar los efectos de la crisis de contenedores en la industria del comercio internacional, y los siguientes Objetivos Específicos: Identificar las consecuencias que ha dejado la crisis de contenedores, Evaluar el crecimiento económico de los países en vía de desarrollo, Elaborar estrategias que permitan tener mejores opciones de transporte.

La metodología que se emplea es la cualitativa, la cual, mediante el uso de los siguientes instrumentos: varias técnicas de investigación las cuales se usan para poder tener un panorama general del actuar y como la persona percibe de un tema en específico, se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Se obtiene la siguiente conclusión dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que Como se ha podido observar mediante comunicados, entrevistas y noticias de páginas web hemos podido ser testigos de que las importaciones y exportaciones son de gran importancia para la economía de todo un País. Para lo anterior, se recomienda dar una mejora en el seguimiento y rastreabilidad de contenedores, se deben impulsar la transparencia y promover la colaboración en el escenario de la cadena de suministros, para así poder reducir margen de error.

La séptima tesis internacional consultada es la de Mendoza (2020) con el tema Impacto Económico Por Covid-19 En El Primer Semestre Del 2020 A Mypes De Lima Metropolitana, la realiza para la Universidad de San Ignacio de Loyola y opta por el grado académico de Bachiller en Administración.

De esta investigación se desprende el siguiente Objetivo General: Determinar los factores internos y externos que influyen el impacto económico de las MYPES de LM ocasionados por COVID-19., y los siguientes Objetivos Específicos: Identificar el impacto en el crecimiento económico de las MYPES en base a las acciones implementadas por el gobierno del Perú para las MYPES de LM ocasionadas por COVID-19., Dimensionar el impacto que ha generado la inestabilidad laboral de las MYPES de LM ocasionadas por COVID-19., Determinar la principal solución que toman los empresarios de MYPES de LM para evitar la recesión económica.

La metodología que se emplea es la cualitativa, la cual, mediante el uso de los siguientes instrumentos: se aplicarán encuestas a los empresarios del sector MYPES, se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Se obtiene la siguiente conclusión dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que de acuerdo con los resultados conseguidos en esta investigación basados en el objetivo principal de determinar los factores internos y externos que influyen el impacto económico de las MYPES de Lima Metropolitana ocasionados por COVID-19 durante el primer semestre del 2020, se llegó a las siguientes conclusiones: Con base en las encuestas realizadas a los empresarios, se confirma un desempeño económico y laboral bajo para las MYPES de Lima Metropolitana respecto a años anteriores, pese a la intervención del gobierno, la disminución de la demanda y proveedores son problemáticas que el gobierno no puede hacer frente.

Como problemática interna de las empresas, un gran porcentaje de empresarios no consideran al despido o recorte de personal como una solución primordial para hacer recorte a los costos, pues gracias al crédito de REACTIVA PERU se pudo hacer frente a los costos más importantes de cada empresa, sin embargo, esta iniciativa no asegura que a un mediano plazo las personas aún conserven sus trabajos.

La aparición de la pandemia ha obligado a muchos empresarios del sector MYPE con base en sus propios criterios a tomar decisiones drásticas respecto al funcionamiento de la empresa como lo es la implementación del teletrabajo o el cambio de rubro de negocio.

Pese a que gran parte de los encuestados han contestado que en su empresa no se han visto casos de COVID-19, la minoría de contagiados da el indicio que no existe un protocolo de seguridad en cada empresa que está laborando actualmente, por lo que, a pesar de haber recibido la facilidad del gobierno para poder laborar, se está poniendo en riesgo la salud de muchas personas al no haber una regulación por parte del gobierno.

Bajo la comparativa entre la teoría Neoclásica y Keynesiana, ésta última toma mejor relevancia, pues sin la regulación del gobierno los casos de COVID-19 en las empresas incrementarían enormemente. Para lo anterior, se recomienda Priorizar en otorgar mayores facilidades a los empresarios del sector MYPES de Lima Metropolitana, como lo sería brindar mayor accesibilidad a los programas del gobierno, una mayor inversión y brindar charlas virtuales que asesoren a dicho sector para manejar la problemática y escuchar las sugerencias que éstos brinden así evitar que caigan en la informalidad.

Ofrecer mayores protocolos de seguridad hacia dicho sector empresarial, concentrado principalmente en los distritos de La Victoria y San Juan de Lurigancho, que a su vez también son los distritos con mayores casos de contagios por COVID-19 para regular si es apto que dicha empresa labore de manera presencial. En caso de ser necesario en zonas dónde los casos de COVID-19 sean relativamente bajos, ampliar las horas de toque de queda para que muchas empresas que generaban mayormente ingresos de noche lleguen a percibirlos y evitar una crisis más profunda en la economía.

Priorizar en brindar un mayor número de trabajos para dicho sector que mueve gran parte de la economía del país en la Bolsa de Trabajo del país, pese a que algunos empresarios consideraron que no es buena idea el despedir a sus empleados, gran parte sí lo hizo y esto además

de afectar el desempeño económico de las empresas, también afecta los ingresos gran parte de los peruanos y de la economía en general.

Tesis Nacionales

La primera tesis nacional consultada es la de Baily (2020) con el tema Medir el impacto económico causado en el área de Operaciones Portuarias Terminal de la Corporación de Desarrollo Agrícola del Monte Sociedad Anónima con la apertura de la Terminal de Contenedores de Moín APM Terminal de febrero a agosto 2019, la realiza para la Universidad Latina de Costa Rica y opta por el grado académico de Licenciatura en Administración de Negocios.

De esta investigación se desprende el siguiente Objetivo General: Evaluar el impacto económico causado en el área de Operaciones Portuarias Terminal de la Corporación de Desarrollo Agrícola del Monte Sociedad Anónima con la apertura de la Terminal de Contenedores de Moín APM Terminal de febrero a agosto 2019 y los siguientes Objetivos Específicos: Generar un estudio comparativo entre las tarifas de servicios cobradas por parte de APM Terminal contra las cobradas por la Junta administrativa Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica.

Calcular los ingresos dejados de percibir en el área de Operaciones Portuarias Terminal de Del Monte por los servicios de manejo interno de contenedores como lo son: la toma eléctrica, movimientos de Reach Stacker y Transporte por la apertura de APM Terminal, Tasar el costo por subutilización de equipos por desuso de estos.

La metodología que se emplea es la cualitativa, la cual, mediante el uso de los siguientes instrumentos: las percepciones de las personas que han trabajado en los procesos correspondientes a las operaciones portuarias, se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Se obtiene la siguiente conclusión dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que efectivamente el análisis reveló un impacto negativo de más de \$1.000.000 menos en los ingresos de la Terminal Operaciones Portuarias de Del Monte, lo cual

representa en general un 46% de pérdida relacionado con lo recibido en el 2018, efecto que no solo se ve reflejado en dinero sino también en costos por mantenimiento.

Para lo anterior se recomienda Que la alta Gerencia de la Terminal de Contenedores Operaciones Portuarias de Del Monte presente un documento a las Cámara de Exportadores donde se explica el aumento en los costos de las diferentes navieras por las tarifas cobrados por APM Terminal y la Cámara, a su vez, eleve lo expresado al gobierno de Costa Rica para que revise y renegocie las tarifas ya establecidas 67 para que las mismas sean más competitivas y no generen tanto impacto negativo sobre los costos de las navieras y sobre la economía Costarricense.

La segunda tesis nacional consultada es la de Wilches (2019) con el tema Costos y procedimientos logísticos en el departamento de importaciones de la empresa Papeles Okdala Sociedad Anónima, la realiza para la Universidad Latina de Costa Rica y opta por el grado académico de Licenciatura en Administración de Negocios.

De esta investigación se desprende el siguiente Objetivo General: Analizar los costos y procesos logísticos que se llevan a cabo departamento de importaciones de la empresa Papeles Okdala Sociedad Anónima, y los siguientes Objetivos Específicos: Identificar los procesos logísticos que se llevan a cabo en el departamento de importaciones de la empresa Papeles Okdala, Clasificar los costos en el departamento de importaciones de la empresa Papeles Okdala, Determinar la relación que existe entre los costos y los procesos logísticos en el departamento de importaciones de la empresa Papeles Okdala.

La metodología que se emplea es la cualitativa, la cual, mediante el uso de los siguientes instrumentos: se analizarán los procesos de importación y costos logísticos, se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Se obtiene la siguiente conclusión dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que el tiempo es un recurso no renovable y que, si bien monetariamente no tiene un valor puntal, desempeña un rol importante debido a la comparación realizada en las

últimas tres importaciones de la empresa, hubo retrasos en cuanto a la entrega de la mercancía a la empresa y estos a su vez un retraso en la entrega del producto a sus clientes.

Para lo anterior, se recomienda a la empresa sistematizar sus procesos a través de la aplicación de un sistema basado en tecnología Block chain, específicamente en la 47 parte documentaria, que se refiere a al envío documentario, la recolección de este y la entrega documentaria ya sea en el puerto, o en el depósito aduanero.

La tercera tesis internacional consultada es la de Badilla (2017) con el tema Diseño de una metodología para la dirección de proyectos marítimo-portuarios de la Dirección de Infraestructura de la División Marítimo-Portuaria del MOPT, la realiza para El Instituto Tecnológico De Costa Rica y opta por el grado académico de Maestría En Gerencia De Proyectos.

De esta investigación se desprende el siguiente Objetivo General: Dotar al país de la infraestructura del transporte requerida y velar por la adecuada operativización del Sistema del Transporte, y los siguientes Objetivos Específicos: fortalecer el ejercicio de la rectoría del Ministro del subsector marítimo portuario, Lograr que toda la infraestructura que regule o en la que participe el Ministerio, cumpla con las normas de calidad que tiene para cada tipo de obra, así como que cuenten con los medios para la atención de la población discapacitada, velen por la seguridad del usuario y contemplen la prevención de desastres, buscando siempre un equilibrio con el medio ambiente.

La metodología que se emplea es la cualitativa, la cual, mediante el uso de los siguientes instrumentos: se realizará una clasificación de acuerdo con: su finalidad, su alcance temporal [carácter temporal, según otros autores], su profundidad u objeto y según el carácter de la medida [naturaleza, según otros autores, se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Se obtiene la siguiente conclusión dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que en la investigación preliminar de los expedientes de proyecto se logró detectar que varios de los excesos de costo y plazo se deben a imprevisiones y adendas a los contratos y la reiteración indica que existe una deficiente gestión de riesgos, especialmente

considerando que los anteproyectos e información técnica preliminar por lo general no se actualiza de previo a contratar la ejecución de obras.

Para lo anterior se recomienda al director de Infraestructura impulsar un proceso de sensibilización entre los funcionarios, sobre la aplicabilidad y las ventajas de crear un ambiente de control en los proyectos, a través de la aplicación de la metodología propuesta.

La cuarta tesis nacional consultada es la de Baily (2020) con el tema Medir el impacto económico causado en el área de Operaciones Portuarias Terminal de la Corporación de Desarrollo Agrícola del Monte Sociedad Anónima con la apertura de la Terminal de Contenedores de Moín APM Terminal de febrero a agosto 2019, la realiza para la Universidad Latina de Costa Rica y opta por el grado académico de Licenciatura en Administración de Negocios.

De esta investigación se desprende el siguiente Objetivo General: Evaluar el impacto económico causado en el área de Operaciones Portuarias Terminal de la Corporación de Desarrollo Agrícola del Monte Sociedad Anónima con la apertura de la Terminal de Contenedores de Moín APM Terminal de febrero a agosto 2019., y los siguientes Objetivos Específicos: Generar un estudio comparativo entre las tarifas de servicios cobradas por parte de APM Terminal contra las cobradas por la Junta administrativa Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica.,

Calcular los ingresos dejados de percibir en el área de Operaciones Portuarias Terminal de Del Monte por los servicios de manejo interno de contenedores como lo son: la toma eléctrica, movimientos de Reach Stacker y Transporte por la apertura de APM Terminal, Tasar el costo por subutilización de equipos por desuso de estos.

La metodología que se emplea es la cuantitativo y cualitativo, la cual, mediante el uso de los siguientes instrumentos: mediante el uso de mediciones, análisis estadísticos y tabulación de datos, los cuales generan datos sólidos de exactitud, con validez y confiabilidad hacia los resultados por obtener, se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Se obtiene la siguiente conclusión dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que Efectivamente el análisis reveló un impacto negativo de más de \$1.000.000 menos en los ingresos de la Terminal Operaciones Portuarias de Del Monte, lo que representa en general un 46% de pérdida relacionado con lo recibido en el 2018, efecto que no solo se ve reflejado en dinero sino también en costos por mantenimiento.

Para lo anterior se recomienda Que la alta Gerencia de la Terminal de Contenedores Operaciones Portuarias de Del Monte presente un documento a las Cámara de Exportadores donde se explica el aumento en los costos de las diferentes navieras por las tarifas cobrados por APM Terminal y la Cámara, a su vez, eleve lo expresado al gobierno de Costa Rica para que revise y renegocie las tarifas ya establecidas para que las mismas sean más competitivas y no generen tanto impacto negativo sobre los costos de las navieras y sobre la economía Costarricense.

La quinta tesis nacional consultada es la de Cruz (2022) con el tema Recomendaciones financieras para mitigar la crisis de contenedores en las zonas francas del Gran Área Metropolitana durante el 2022, la realiza para la Universidad Latinoamericana de Ciencia y Tecnología y opta por el grado académico de la Licenciatura en Finanzas.

De esta investigación, se desprende el siguiente Objetivo General: analizar las recomendaciones financieras que permitan mitigar la crisis de los contenedores en las zonas francas de la Gran Área Metropolitana durante el 2022., y los siguientes Objetivos Específicos: identificar las afectaciones que las zonas francas de la gran área metropolitana han afrontado financieramente desde la crisis de los contenedores, determinar los factores financieros claves que permitan mitigar la crisis de los contenedores en las zonas francas en el corto plazo, sugerir las recomendaciones financieras que mitiguen la crisis de los contenedores durante el 2022.

La metodología que se emplea es la descriptiva, la cual, mediante el uso de los siguientes instrumentos: es un cuestionario y la técnica de recolección de datos es una encuesta, se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Se obtiene la siguiente conclusión dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que, para el primer objetivo específico, se concluye que las dolencias presentadas por el desabastecimiento de contenedores han repercutido en las líneas de producción de las distintas empresas ubicadas en las zonas francas. Su mayor afectación se debe a la poca facilidad de importación de materia prima en los últimos tiempos.

En cuanto al segundo objetivo específico, se concluye que, existe una gran desinformación financiera en el personal de las empresas. Donde no conocen el impacto real que ha provocado la crisis de contenedores en las mismas; muchos de ellos no tienen conocimiento de si la compañía se encontraba preparada financieramente o no, para enfrentar esta situación. Esto revela que muchos de los conflictos que se han presentado tienen como origen la falta de confianza de sus empleados hacia su empleador al no conocer el estado de la compañía.

Para el tercer objetivo, se concluye que, las empresas de manufactura han tenido un gran impacto en tema de exportaciones para sus productos. Muchas de estas compañías se dedican a la fabricación de dispositivos médicos, considerados como productos altamente importantes en temas de salud a nivel mundial; por lo que la pandemia ha elevado los costos de exportación y con ellos el costo de venta de estos.

Para lo anterior se recomienda buscar nuevas alternativas de proveedores, ya que el concentrar la compra en uno solo provocaría un problema en abastecimientos a futuro. Implementar una cartera de proveedores más amplia y cercanos al país ayudaría a que dicho problema de materias primas se pueda mitigar, brindar transparencia por medio de proporcionar la información relevante financiera a los colaboradores.

De una forma sencilla, que pueda ser entendible para cualquier persona, esto transmitirá confianza y con ello conciencia sobre el trabajo que cada colaborador realiza en la compañía. Es importante que las personas tengan sentido de pertenencia en el lugar, ya que cuidarán los recursos brindados y ayudarán a la reducción de gastos en caso de ser necesario, implementar un híbrido de transporte marítimo y aéreo a corto plazo, buscando con ello una reducción de costos en flete. Esto

lograría que muchos de los productos en venta puedan llegar a sus destinos a tiempo, sin recurrir a gastos extras en transporte.

La sexta tesis nacional consultada es la de Rodríguez (2021) con el tema Impacto económico generado por el COVID-19 en la empresa Grupo Porcinas de la Costa S.A. en el cantón de Esparza del distrito Espíritu Santo de la provincia de Puntarenas del año 2020, la realiza para la Universidad Técnica Nacional y opta por el grado académico de Licenciatura.

De esta investigación se desprende el siguiente Objetivo General: Determinar el impacto económico generado por el COVID-19 en la empresa Grupo Porcinas de la Costa S.A., en el cantón de Esparza del distrito Espíritu Santo de la provincia de Puntarenas del año 2020, y los siguientes Objetivos Específicos: Identificar las estrategias económicas utilizadas por la empresa, para enfrentar la situación de pandemia durante el año 2020. Realizar un análisis horizontal de estados financieros de la compañía, del periodo fiscal 2020 en relación con el periodo fiscal 2019, para identificar la variación. Analizar el comportamiento en ventas y su variación, con respecto al periodo anterior por cada una de las líneas de productos que ofrece la empresa.

La metodología que se emplea es la cualitativa, la cual, mediante el uso de los siguientes instrumentos: Se realizará entrevistas y cuestionarios, se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Se obtiene la siguiente conclusión dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que Respecto al tema de estrategia económica se logra concluir que la empresa Grupo Porcinas de la Costa S.A., de cara a la situación que se esperaba que trajera consigo la pandemia causada por COVID-19, así como las medidas que el gobierno interpuso, sí implementó algunas estrategias para tratar de mitigar los efectos económicos.

Dentro de las estrategias implementadas por la compañía se pueden mencionar, reducción de jornadas laborales, búsqueda de nuevos nichos de mercado, servicio exprés, televentas, rifas, descuentos y promociones. Las cuales sin embargo no lograron contrarrestar por completo el efecto que realmente tuvo la pandemia durante el año 2020 debido a la disminución en ventas;

Finalmente, se concluye que el rendimiento de las inversiones también se vio afectado, ya que para el año 2019 cada colón invertido en la empresa Grupo Porcinas de la Costa S.A., generaba una tasa de rendimiento de un 15%, sin embargo, para el año 2020 generó una tasa de rendimiento de tan solo un 4%.

Se concluye que el ingreso por ventas de la empresa Grupo Porcinas de la Costa S.A., sí se vio afectado durante el año 2020 debido a la pandemia causada por COVID19, ya que, por un lado, se tiene que el poder adquisitivo de los consumidores ha disminuido en gran medida, por otro lado, algunos consumidores han reducido sus compras por las molestias que les causa tener que acatar las medidas de protección a la salud implementadas por la compañía; Asimismo, por un lado, se evidencia que un 85% de los colaboradores ha tomado de forma satisfecha el uso de medidas e implementos de protección para evitar el contagio del COVID-19, mientras que el otro 15% se encuentra insatisfecho.

Por otro lado, el 63% de la población indica que las medidas sí se cumplen y un 33% indica que no; mientras que un 28% de la población indicó que las medidas implementadas por la empresa Grupo Porcinas de la Costa S.A., no son suficientes para el resguardo de la salud de sus colaboradores. Para lo anterior, se recomienda Identificar nuevos clientes y nichos de mercado con el fin de diversificar la cartera de clientes, para expandirse y no tener un nivel de dependencia con el CNP-PAI, para la comercialización de los productos.

Innovar en productos que se ajusten a las necesidades del mercado meta, esto requiere realizar un estudio para conocer qué es lo que los clientes necesitan hoy en día de acuerdo con producto y precio, lo cual se puede realizar por medio de pequeñas encuestas a través de los mismos colaboradores con los que ya cuenta la compañía, o bien, buscar un estudiante que necesite realizar un proyecto o práctica, lo cual no implica realizar una inversión por parte de la empresa.

Buscar distribuidores que dinamicen y den a conocer el producto y marca, esta sería una medida para aumentar el volumen de ventas sin tener que recurrir a una inversión, misma que podría ser por medio de ventas directas a distribuidores, o bien, a través de la opción de entregar mercadería en consignación; Continuar siendo conservadores con el gasto ya que no se tiene

certeza de cómo se puede comportar el mercado debido a que la pandemia causada por COVID-19, continua y no se tiene certeza de cuándo terminará.

Mantener a cero los nuevos proyectos de inversión, ya que no se vislumbra un escenario apropiado y la prioridad debe ser sostener el flujo de efectivo saludable, con el fin de mantener la liquidez necesaria para cubrir los gastos fijos que tiene la empresa en la actualidad. 100 Revisar de forma detallada y periódica sus estados financieros con un análisis profundo para detectar posibles situaciones a tiempo y poder actuar oportunamente ante las afectaciones, implementando nuevas medidas correctivas o nuevas estrategias de acuerdo con las circunstancias del mercado y las necesidades de la empresa.

Fortalecer el servicio al cliente, es importante que cada uno de los colaboradores de la empresa aplique de forma óptima este servicio ya que esto permite fidelizar clientes y, así, impactar de forma positiva en ventas. Implementar promociones que les permita a los clientes llevar más cantidad. Continuar con la realización de rifas para incentivar que los clientes compren, puesto que tienen oportunidad de ganar un premio. Ofrecer calidad en cada uno de los productos, ya que esto permite que se dé publicidad de boca en boca y así atraer más consumidores de los productos que ofrece la compañía.

Retroalimentar periódicamente a los colaboradores de la importancia del acatamiento de las medidas de protección y prevención de contagio de COVID-19, tanto para su salud como para brindar seguridad a los clientes. Fiscalizar que las medidas interpuestas por la compañía para resguardar la salud de sus colaboradores se cumplan por parte cada uno de los mismos. Revisar las condiciones de los implementos necesarios para la protección de los colaboradores de manera que, si ya no cumplen con las características necesarias para brindar la protección que se requiere, sean reemplazados.

La séptima tesis internacional consultada es la de Umaña (2020) con el tema Afectación empresarial costarricense desde la llegada de la COVID-19 aplicado a la zona de Pérez Zeledón durante en II y III trimestre del año 2020, la realiza para la Universidad Latina de Costa Rica y opta por el grado académico de Licenciatura en Administración de Negocios.

De esta investigación se desprende el siguiente Objetivo General: Determinar las afectaciones como las respuestas que han tomado las empresas y el gobierno costarricense desde la llegada del virus COVID-19 al país, y los siguientes Objetivos Específicos: Establecer las dificultades y preocupaciones a las que se han enfrentado las empresas nacionales y sus actividades desde la llegada del virus. Identificar qué medidas gubernamentales se han tomado a nivel nacional y cantonal para mitigar el impacto de la crisis nacional debido al virus; en el corto y largo plazo.

Implementar una herramienta que además de adaptarse a la situación actual permita recolectar información valiosa para el desarrollo de la investigación. Evaluar los resultados obtenidos para generar recomendaciones que sean provechosas para los lectores.

La metodología que se emplea es la cualitativa, la cual, mediante el uso de los siguientes instrumentos: se aplicará una encuesta que consta de 20 preguntas, se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Se obtiene la siguiente conclusión dando respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que A lo largo de la investigación se determina que gran parte de la población empresarial no estaba preparada para la llegada de este virus y que las principales preocupaciones presentes en la población empresarial están relacionadas a problemas financieros, como por ejemplo el impacto en la liquidez del negocio tanto para transformar sus bienes o servicios en dinero, así como también para hacerle frente a sus responsabilidades, otra preocupación es el limitado ahorro o capital para enfrentar problemas futuros como los mencionados y no menos importante las dificultades con la financiación, ya que una mayoría no cuenta con capacidad de crédito.

Igualmente por parte del gobierno nacional se han implementado una serie de medidas en la búsqueda por mitigar el impacto del virus en la economía, como por ejemplo moratorias en el pago de créditos, en pago de impuestos, recortes de presupuestos nacionales y demás medidas mencionadas a lo largo de esta investigación, sin embargo se llega a la conclusión de que esta serie de medidas están ligadas a solucionar problemas al corto plazo y aunque se indaga no se

encontraron medidas o documentos en relación con solucionar la crisis al largo plazo, mientras que a nivel cantonal tampoco se encontró ningún documento que respalde o evidencie medidas específicas para enfrentar la situación actual por parte del gobierno local, al corto o largo plazo.

Finalmente, en relación con la herramienta digital utilizada se concluye que facilita la tarea de recolección de datos, además que para las circunstancias dadas y el limitado contacto social se ajusta adecuadamente ya que cumple su función. Sin embargo, se observó que la disposición para participar es menor, pues los posibles participantes no sienten el mismo compromiso en una encuesta digital que una a nivel personal, debido a esto el investigador se vio en la obligación de redefinir la muestra considerada en el inicio de la investigación y retomar un tipo de muestreo más apto para recolectar datos, en esta ocasión el muestreo de la bola de nieve o en cadena se acopló correctamente.

Para lo anterior, se recomienda a la población empresarial utilizar herramientas que les permitan alcanzar a su mercado meta, así como también innovar y crear estrategias que se adapten a sus modelos de negocios, además de esto es recomendable adaptar las medidas de seguridad en caso de contar con un amplio contacto social.

Igualmente, se recomienda crear un plan de contingencia que les permita contar con los pasos a tomar durante esta crisis y después de ella ya que siempre es importante contar con este tipo de planes para contar con herramientas que permitan hacerle frente a la situación debido a que gran parte de la población no estaba preparada para el impacto que traería este virus.

A futuras investigaciones, se le recomienda retomar el tema de medidas a largo plazo por parte del gobierno, además, retomar que propuestas se implementarán para salir adelante y recuperar la economía nacional después del impacto del virus igualmente, se recomienda que se indague sobre las medidas a nivel de gobierno local y que propuestas o acciones se han considerado para apoyar la situación que enfrentan las empresas locales.

En relación con las herramientas de recolección de datos se recomienda a futuras investigaciones definir adecuadamente la muestra, ya que en este trabajo la disposición de los

encuestados a nivel digital no fue la misma que a nivel personal y se tuvo que redefinir la muestra. Igualmente se recomienda utilizar herramientas que se adapten a la situación y que además simplifiquen los procesos de recolectar datos.

Las tesis consultadas, si bien contienen información que aporta a la investigación, no abarcan el tema a profundidad y aun se presentan espacios vacíos que se pretenden llenar con la presente investigación.

Proyecciones

- Se pretende brindar herramientas para mejor entendimiento de la situación de la crisis de los contenedores, identificando los factores que han influido en el proceso y provocaron el desencadenamiento de la crisis generando grandes impactos en las economías.
- Se procederá a definir los efectos que ha ocasionado la crisis en el Comercio Internacional y cuáles han sido las consecuencias que se han tenido que enfrentar durante estos meses con respecto a tiempos de entrega, disponibilidad de los productos, rutas de transporte y demás.
- Generar una base con relación al tema para un mejor entendimiento y conocimiento en la población costarricense, analizando las estrategias y soluciones que han implementado las empresas, específicamente las de distribución, para solventar las consecuencias causadas por la crisis.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

Cadena de suministros

Se define como cadena de suministro a las actividades, medios e instalaciones necesarios para completar el proceso de venta de los productos. Incluye desde la obtención de materias primas, hasta su manipulación, transporte y entrega al consumidor final. Roldán (2020)

En este proceso, se ven involucradas todas las operaciones para la venta y entrega de los productos; este abarca la compra de las materias primas, inventarios en almacén, planeación de las compras, proceso de producción y manufactura, traslado de la mercancía, comunicación y entrega al cliente, entre otros.

La cadena de suministros comprende las etapas esenciales para poder desarrollar el intercambio internacional de mercancías.

Los términos de cadena de suministros y la logística son normalmente relacionado entre sí. Las operaciones logísticas son solo una parte del conjunto de procesos de abastecimiento, este comprende la gestión de inventarios, transporte de las cargas, tiempos de entregas, comunicación con proveedores, compra de pedidos e incluso el servicio post venta. IMF Blog de Logistica (2019)

La cadena de suministros está basada en 3 elementos básicos, los cuales son mencionados por Quadmind (2022), que señala lo siguiente:

Suministro

Es el primer elemento o paso que se presenta para la obtención de un producto. Hace referencia a todas las acciones que involucran obtener y entregar las materias primas necesarias para el proceso de producción.

Fabricación

Es la segunda parte de toda cadena de suministro, se trata del proceso donde la materia prima es transformada para conseguir un producto final. En algunos casos

muy específicos, este paso no existe ya que el producto no sufre ninguna transformación.

Distribución

La distribución es el paso final, consiste en hacer llegar el producto o servicio al consumidor final. Este proceso puede ser a través de una red de transporte o de locales comerciales que ofrecen la venta directa al consumidor. (párr. 7,8,9)

Logística Internacional

Dentro del comercio internacional se encuentra la logística internacional, mediante la cual se pueden llevar a cabo las transacciones que componen el comercio. Este proceso permite movilizar las cargas desde diferentes partes del mundo hacia su destino, abarcando todos los procesos necesarios para entregar las mercancías en tiempo y en las mejores condiciones.

Según la Universidad Europea, se puede definir a la logística internacional como un conjunto de operaciones que permiten realizar el transporte de materiales, ya sea materias primas o productos terminados, desde el país de origen que se conoce como exportador hasta el país de destino que se denomina importador. Esto para la fabricación o comercialización de productos. (Universidad Europea, 2022)

Además de acuerdo con Tendencia logística, también Henriquez (2020) puede definir como:

La logística internacional es un área del comercio internacional. El proceso logístico en la exportación está relacionado con los denominados INCOTERMS, cláusulas de comercio internacional que se reflejan en los contratos de compra-venta de un producto para delimitar la responsabilidad en los casos en los que surja un problema de transporte o de documentación aduanera. Los INCOTERMS afectan al exportador y al importador de un producto en toda una serie de aspectos: la entrega de mercancías, medios de transporte, pago de transacciones o posibles riesgos y daños en la mercancía. (párr.9)

El proceso de la globalización ha creado una gran apertura económica, y esta es de suma relevancia para que los países puedan sacar provecho de sus recursos y materia prima. Con esto crear soluciones a las necesidades de otros países y generando un ingreso en el suyo. (Cerem Comunicación, 2022)

Adicional, la gestión logística manejada de una manera correcta ayuda a un buen funcionamiento, como lo menciona Cerem Comunicación (2022):

La gestión logística de la empresa es fundamental para hacer llegar sus productos a su cliente o consumidor final. Cuando se trata de operaciones internacionales, la logística establece ciertos parámetros diferentes que involucran muchos procesos más relacionados a la distribución fronteriza.

La logística en el comercio internacional ha hecho que grandes y medianas compañías tengan presencia a nivel internacional. El éxito de los procesos de exportación reside directamente en las funciones que cumple el operador logístico. (párr. 11 y 13)

Importaciones y Exportaciones.

Importaciones

Según el artículo 35 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano – CAUCA II, se define las importaciones como:

ARTICULO 35.- La importación, es la introducción legal de mercancías procedentes del exterior para su uso o consumo en el territorio aduanero, previo cumplimiento de todas las formalidades aduaneras y las de otro carácter que sean necesarias, quedando dichas mercancías en libre circulación.

Las importaciones permiten el ingreso de las mercancías para consumo, reventa, manufactura, entre otros usos. Esto para productos que no pueden ser encontrados, adquiridos o fabricados en el mercado local, por lo que resulta mejor obtenerlos de mercados internacionales.

Este proceso es de gran relevancia, tal como lo menciona el Equipo de Redactores de Legis (2021):

Dentro de los beneficios que tienen las importaciones, está el permitir que las empresas puedan acceder a maquinaria que ayude a desarrollar su capacidad productiva; y a ampliar la oferta de productos que hay en el mercado, dándole al consumidor más opciones para elegir.

Adicionalmente, las cadenas globales de valor han tomado gran relevancia en el comercio internacional, es por eso que las importaciones se han convertido en un elemento fundamental, ya que los procesos de producción se han distribuido entre diferentes localizaciones geográficas con el objetivo de aprovechar las ventajas competitivas de cada lugar, y al final del proceso es indispensable efectuar una importación para llevar todas las partes a un centro de acopio. (párr.3 y 4)

Exportaciones

Según el artículo 36 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano – CAUCA II, se define las importaciones como “ARTICULO 36.- La exportación, es el envío legal de mercancías que se encuentran en libre circulación, para su uso o consumo definitivo en el exterior, previo cumplimiento de todas las formalidades aduaneras”.

Las exportaciones le permiten a los productores y fabricantes locales enviar sus productos a mercados internacionales y así promover sus negocios y fortalecer sus economías. Las exportaciones son muy importantes para los países ya que les permite el ingreso de divisas, esto les permite el crecimiento económico y el ingreso a diferentes mercados extranjeros.

La importancia de exportar, según Allub (2022), radica en lo siguiente:

Poder exportar la producción nacional es un anhelo de todos los países. Como es bien sabido de la literatura de comercio internacional, alcanzar nuevos mercados permite explotar ganancias de escala y de especialización entre otras cosas que son un vehículo para aumentar la productividad y el bienestar de la sociedad. Sin embargo, un factor clave para poder exportar es poder tener acceso a insumos de

calidad, que permite que los bienes producidos puedan competir en mercados internacionales.

Muchas veces estos insumos se pueden conseguir en el mercado doméstico y esto promueve encadenamientos productivos que dinamizan aún más las ganancias de comercio. Sin embargo, en muchas otras ocasiones, ciertos insumos necesarios para la producción no están disponibles en el mercado local lo que lleva a que estos deban ser importados desde otros países. Esto de ninguna manera reduce las ganancias de comercio, sino por el contrario permite que estas firmas que, o bien no podrían producir, o producirían bienes sin la calidad necesaria para exportarlos, logren producir y acceder a mercados internacionales para sus productos. Por lo tanto, en estos casos la importación es un componente fundamental de las exportaciones. (Párr. 1 y 2)

Proceso de Producción

El proceso de producción comprende diversas etapas en las cuales se tiene como objetivo la modificación de materias primas para darles valor agregado y generar el producto terminado que se va a entregar al cliente final.

Algunas de las etapas de la producción que se pueden mencionar son Adquisición de materias primas, en la cual se obtienen todos los materiales necesarios para la fabricación de los productos; Producción, en esta ocurre la transformación de los insumos; y Adaptación de los productos, en esta última etapa de adapta el producto a las necesidades del cliente meta. (Quiroa, 2019)

Además de incluir lo siguiente según Santos (2021):

Un proceso productivo contempla el conjunto de operaciones que una empresa debe realizar con el fin de ofrecer un bien, un servicio o un producto. Abarca la totalidad de los procedimientos que permiten transformar un recurso, una idea o una materia prima en el resultado final que una empresa ofrece al mercado. (párr.3).

Este proceso productivo puede dividirse en diferentes tipos, los cuales son, según la Editorial Etecé (2021):

Producción por proyectos o bajo pedido. Este tipo de procesos fabrican un producto exclusivo e individualizado, es decir, que cada organización u empresa dispondrá de un proceso productivo específico de acuerdo a lo que produce y cómo. Es el tipo de proceso usual en la industria de la construcción de viviendas, por ejemplo.

Producción por lotes o discontinua. Se identifica porque fabrica un lote pequeño de productos diferentes, semejantes entre sí, ya que son producidos de un modo parecido, a través de tareas que no difieren demasiado hasta algún momento de la cadena productiva. Es generalmente el tipo de producción de las etapas iniciales de ciertos productos de consumo, como en la industria de tintas y pinturas, en que se produce un color primero que el otro.

Producción artesanal. Aquella que fabrica productos diversos, de pieza más o menos única, poco uniforme, producidos en lotes mucho más pequeños y generalmente destinados a un público especializado u ocasional. Es el tipo de producción, por ejemplo, de los telares indígenas populares en América Latina.

Producción en masa. Se trata de un proceso altamente mecanizado y automatizado, que utiliza tecnología moderna y un alto número de trabajadores, para fabricar una gran cantidad de productos similares entre sí, o sea, uniformes y serializados, a un costo bastante bajo y en una cantidad de tiempo muy breve. Este es el tipo de producción de la mayoría de los objetos de consumo cotidiano, como los enlatados.

Producción continua. A una escala aún mayor que la producción en masa, la producción continua fabrica por lo general insumos intermedios para alimentar otras industrias, por lo que sus productos son bastante homogéneos y las etapas de transformación de los insumos muy semejantes entre sí. Es el caso de la industria del acero, por ejemplo. (párr. 5,6,7,8,9)

Materias Primas

Se entiende por materia prima todos aquellos suministros y materiales que se utilizan para la fabricación y creación del producto final. Son los elementos principales para iniciar el proceso de producción.

Se puede definir más puntual como los elementos que provienen de la naturaleza y su estado continua puro, que procede a ser transformado. Este es el insumo básico de la cadena y provienen del sector primario de la cadena productiva. (Editorial Etecé, 2021)

Existe la materia prima no renovable, la cual viene de los procesos geológicos e históricos del planeta y cuyas existencias se encuentran en riesgo de desaparecer. (Editorial Etecé, 2021)

Las materias primas son de gran relevancia para los países, como lo señala Ferrari (2020):

Tradicionalmente la producción de materias primas se ha considerado una importante fuente de riqueza para un país. Esto, debido a que dicha explotación proviene de abundancia de natural de un recurso en un determinado territorio. (párr. 6)

Además, se debe tomar en cuenta que existen características específicas para que se consideren como materias primas; las cuales, según Chavez (2023):

Ausencia de manipulación: Las materias primas son elementos que, antes de ser procesados, se encuentran en un estado “natural” o “puro”.

Base de la cadena productiva: Constituyen la base de un proceso de producción, ya que las materias primas actúan como el “ingrediente principal” de este.

Resulta en un producto terminado: Al pasar por una etapa de procesamiento, las materias primas dan como resultado a productos elaborados y listos para su consumo. (párr. 10,11,12)

Producto Terminado.

Un producto terminado es cuando este ya completo todo el proceso productivo y se encuentra listo para dirigirse al consumidor final; ya no requiere ninguna preparación o modificación para que pueda ser comercializado. (Pacheco, 2023)

Una vez se cumplen todos los procesos y etapas de la producción, como lo son la transformación, ensamblaje, manufactura, adaptación, inspección de calidad, entre otras, es cuando se considera que un producto es terminado y que este puede ser entregado para uso o reventa. Es decir, se encuentra en las condiciones óptimas para cumplir su función.

Para este identificar este tipo de producto se cuenta con una serie de características, las cuales son señaladas por Páez (2021):

Son el resultado de un proceso productivo que puede incluir el uso de otros bienes. Por ejemplo, materia prima, bienes intermedios o semiterminados, y bienes de capital.

Algunas personas incluyen en la definición hasta el proceso de embalaje. Por tanto, antes de estar disponible para la compra por parte de los consumidores son llamados bienes de consumo. Previo a esto, son bienes exclusivos del inventario del fabricante.

Tienen un apartado reservado en el control de inventarios de las organizaciones, por ende, representan un activo para las mismas.

En el proceso de contabilidad interna pueden ser clasificados en función del plazo, ya sea a corto, mediano o largo plazo. Esto depende de la actividad económica de la empresa. Por ejemplo, son a corto plazo los bienes terminados como alimentos o tecnológicos de rápida obsolescencia.

La disponibilidad de productos terminados evoluciona en el tiempo junto con las necesidades de las sociedades. Dado que satisfacer dichas necesidades es el objetivo de estos bienes. (párr. 4,5,6,7)

Transporte de Marítimo

El transporte Marítimo es uno de los principales usados a nivel mundial, esto porque permite el movimiento de mayor cantidad de carga. En los últimos años, ha experimentado grandes avances y mejoras que han permitido que represente el mayor volumen de comercio internacional.

Este tipo de transporte corresponde al traslado de personas, mercancías o productos desde un punto de origen hasta un lugar de destino. Se lleva a cabo por medio de mares, océanos y canales marítimos. (García, 2022)

Adicional, en referencia a este tipo de transporte, Cinco Dias (2021) menciona lo siguiente:

El modo de transporte marítimo mueve más del 80% de todo lo que consumimos. Se puede agrupar en cinco grandes categorías en función de la mercancía que se transporte o de su naturaleza: graneles sólidos (como por ejemplo el carbón, la soja o la chatarra), graneles líquidos (como el petróleo o sus derivados), carga rodada (por ejemplo, vehículos), carga general (que, simplificando, sería todo aquello que no cabe dentro de un contenedor, como por ejemplo un vagón de metro o tubos muy largos) y los propios contenedores. (párr. 2)

Para este tipo de transporte se presenta una serie de ventajas, las cuales las menciona Calderon (2022)

Facilidad en cuanto al almacenamiento; En función del producto que quieras transportar puede ser más sencillo o complicado su almacenamiento. Ésta es una de las principales ventajas del transporte marítimo que suele ser obviada, pero no deja de ser importantísima. Generalmente, los medios de transporte marítimo como el caso de barcos o incluso las buques, suelen tener un mayor espacio para el almacenamiento de mercancías. Esto hace que sean uno de los medios de transporte más utilizados en cuanto al transporte de distintos tipos de materiales.

Facilidades económicas; Principalmente porque suele tratarse de una manera más accesible a nivel económico y utilizada frecuentemente por infinidad de empresas para el comercio de sus mercancías. Hay que tener en cuenta también, que este suele ser un medio de transporte utilizado para viajes muy largos, en los que haya que recorrer distancias enormes para el envío de mercancías.

Elevada seguridad; Mientras que en otros medios de transporte como es el caso del avión, pueden influir factores propios del clima, en el caso del marítimo no suele ser así. Esto se debe a que los barcos suelen ser muy resistentes.

Mayores posibilidades; Frecuentemente no se pueden transportar determinadas mercancías en el avión. Esto sucede en el caso de algunos líquidos peligrosos, donde existen ciertas limitaciones. Supone una de las ventajas del transporte marítimo más interesantes para multitud de empresas exportadoras.

Superficie de terreno mayor; Es un hecho evidente que el planeta Tierra está constituido por 3/4 partes de agua. Es una cuestión indiscutible y más que probada. Este fenómeno hace que las posibilidades que ofrece el transporte a través del barco sean mayores.

Empresas de todo el mundo dedicadas al intercambio de mercancías, utilizan la cobertura que facilitan, por ejemplo, los buques, para efectuar todo tipo de entregas con otros lugares. Además de esto, suele ser un medio de transporte bastante fiable, donde los tiempos de entrega son realmente buenos. (párr. del 4 al 14)

Además de algunas desventajas, que también son mencionadas por Calderon (2022):

Permisos y solicitudes necesarias; Es importante tener en cuenta que para efectuar este tipo de transportes se necesita cumplimentar una serie de solicitudes y permisos. Esto conlleva una serie de trámites y requieren de unos tiempos.

Limitaciones técnicas; Aunque gran parte de la superficie terrestre está cubierta por agua, hay veces en las que puede resultar más interesante utilizar otro medio de transporte.

Tiempos razonables; Fletar un buque requiere de un cierto tiempo. Suelen ser utilizados para distancias muy largas, precisamente por las facilidades que ello conlleva. (párr. 15,17,19)

Transporte de Contenedores

Este tipo de recipiente de carga es uno de los más utilizados a nivel mundial, permiten mantener las mercancías protegidas y cumplir con algunos estándares que deben tener productos

específicos. Estos pueden ser utilizados para movilizar desde grandes cargas de productos pequeños, hasta materiales que tienen un volumen y un peso mayor y no pueden ser transportados mediante aéreo o terrestre.

Existen diferentes tipos de contenedores, se pueden mencionar los *Reefer* que son los refrigerados o “*Reefer Tanks*” y este es utilizado para mercancías que debes ser transportadas manteniendo la refrigeración o incluso deben ir congeladas. Otro tipo son los FCL, estos son los contenedores completos o “*full container load*”, este es un contenedor que en su totalidad se usa para una única carga. Y, por último, se tiene LCL “*Less Container Load*”, este permite que se puedan agrupar las mercancías en pequeños volúmenes de distintos cargadores en un solo contenedor para poder llenarlo. (Bilogistik, 2020)

Además, existen otros tipos dependiendo de su funcionamiento, como lo menciona Ibercondor (2022):

Contenedores secos: Se trata del modelo de contenedor más utilizado y común, ya que se utiliza para cargas secas y existe en diferentes medidas, 40 o 20 pies de largo.

Contenedores refrigerados: Estas unidades se destinan al transporte de mercancías perecederas, puesto que presentan unas condiciones particulares.

Contenedores open top: Estos contenedores tienen la parte superior abierta y no presentan techo. De esta manera, se puede utilizar con cargas de grandes volúmenes y que pueden sobresalir del contenedor.

Contenedores cisterna: Se trata de la modalidad de contenedor adecuada para trasladar mercancías peligrosas.

Contenedor flat rack: Son contenedores especiales para mercancía de difícil manipulación. En este caso, el contenedor no cuenta con paredes laterales, frontales ni traseras. (párr.6)

Crisis de Contenedores

La crisis de contenedores se he presentado a nivel mundial y ha causado grandes afectaciones en las economías de los países. Todo esto se ha generado debido a la pandemia, con

el cierre obligatorio que se tuvo que tomar por la cuarentena todos los tiempos de movilización y envío de cargas se vieron gravemente atrasados.

Se entiende como crisis de contenedores la escasez de espacio para poder transportar mercancías y los gigantescos aumentos en los costos del transporte marítimo, lo cual genera innumerables consecuencias para los proveedores y para consumidores. (Elizondo, 2021)

En América Latina su efecto ha sido fuerte, Carga (2022) hace referencia a esto mencionando:

Con la crisis de los contenedores, los largos tiempos de espera de los buques en los puertos y la disminución de la capacidad de la demanda, el precio del transporte marítimo tuvo un aumento excesivo.

Según el banco interamericano de desarrollo, América Latina tiene un alto consumo de importaciones, más del 90% de sus economías son extranjeras y parte de estas se transportan vía marítima, porque en la cadena de suministros es una de las más económicas, aun así, con los drásticos cambios el transporte marítimo, tuvo un giro. (párr. 9,10)

Desabastecimiento

El desabastecimiento se puede entender como fenómeno que altera un mercado, que es causado por la falta o ausencia de un bien o servicio, como se pudo observar durante la crisis de contenedores, esto porque la escasez de contenedores, por el cierre de fábricas que ya no tenían producto para abastecer la demanda, la inoperancia de los puertos que no permitía que las mercancías fueran trasladadas entre países.

Este momento de desabasto es ocasionado cuando se presenta una gran demanda y las cantidades para ofrecer no son suficientes, por lo que no se puede satisfacer esa demanda. Generalmente, este se equilibra con el tiempo y se encuentra más presente en economías donde no existe un sistema de libre comercio. (Páez, 2020)

Además, Páez (2020) señala las siguientes causas por las que se podría dar un desabastecimiento:

Controles de precios: El gobierno fija un precio inferior al del mercado, alterando el sistema de precios de la economía.

Incremento de la demanda: Un aumento inesperado en la demanda de un producto. Por ejemplo, generado por un aumento de los ingresos.

Disminución de la oferta: Una reducción inesperada en las cantidad ofrecidas por los productores. Por ejemplo, por daños a cosechas de alimentos. (párr. 4)

Crisis financiera

Según Morales (2020), define una crisis financiera como “aquella perturbación económica que se origina por problemas asociados al sistema financiero o monetario de un país” (párr. 1).

Durante la pandemia del COVID 19 se ha visto en muchos países del mundo este término en sus economías, debido a todos los efectos que tuvo este acontecimiento muchos países perdieron valor, sufrieron desequilibrios en sus sistemas tanto financieros como monetarios. Todos estos cierres y paralizaciones de actividades económicas generaron una crisis financiera a nivel mundial.

Inflación.

El fenómeno económico conocido como inflación se refiere a una subida en los precios tanto de bienes como de servicios de manera generalizada y que se da en un periodo de tiempo. Esto lo que ocasiona en una economía es que como se da un aumento en los precios de los productos, con la misma cantidad de dinero se pueden comprar menos cosas que antes, es decir, se da una disminución del poder adquisitivo. Esta fue una de las mayores consecuencias que enfrentan los países derivada de la pandemia y la crisis posterior.

Algunas consecuencias que se pueden presentar por la inflación son que, al subir los precios, pero no así los salarios para los trabajadores, estos ven reducido su poder adquisitivo; por este mismo motivo tienen menor capacidad de ahorro; pueden encontrarse otras que son un poco

más positivas como lo son que al darse el alza en los precios y si se da un aumento en los salarios, las deudas no aumentan al mismo ritmo por lo que se ven reducidas. (Empresa Actual, 2021)

El impacto que tiene este fenómeno es de gran importancia, según lo detalla Arias (2021):

Es un fenómeno que ocurre en casi todos los países, de hecho, los bancos centrales siempre tratan de que en su país haya algo de inflación, normalmente entre el dos y el tres por ciento.

Si no hubiera inflación, los precios bajarían (deflación), que es el temor de cualquier responsable económico de un país. La deflación puede ralentizar el consumo y el crecimiento económico. Pudiendo, además, derivar en una espiral deflacionista con terribles consecuencias para la economía del país.

La inflación es uno de los aspectos más importantes en el estudio de la macroeconomía y en la política monetaria de los bancos centrales. Por ejemplo, el principal objetivo del Banco Central Europeo (BCE) es conseguir la estabilidad de precios, manteniendo una tasa de inflación del 2% anual.

Una de las funciones de los precios es permitir a los compradores indicar la cantidad de producto que desean comprar según el precio del mercado y a los empresarios determinar la cantidad de producto que desean vender a cada precio. Los precios garantizan que los recursos se repartan de manera eficiente para alcanzar un equilibrio de mercado y así, los recursos se pueden asignar de manera eficiente. No obstante, lo más común es que los precios aumenten, provocando lo que se llama inflación. (párr. 6,7,8,9)

Iniciativas de Gobierno

Por iniciativas de gobierno se entienden todas esas acciones que son realizadas por un gobierno con el fin de solventar o mejorar una situación que se esté presentando en una sociedad, estas velan por generar soluciones que ayuden a que los ciudadanos puedan enfrentar las dificultades que se estén presentando en el país.

En Costa Rica, por causa de la crisis, el gobierno se vio en la necesidad de crear ciertas iniciativas para brindar ayudas a la población, como lo menciona la CEPAL (2020):

Iniciativa solidaria ante la recesión causada por la pandemia, fue presentada este viernes por el presidente de la República, Carlos Alvarado, junto a líderes mundiales, en el marco de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

La propuesta fue presentada por el gobernante costarricense en un panel en el que participaron el presidente del Gobierno de España, Pedro Sánchez; la vicesecretaria general de las Naciones Unidas, Amina Mohammed; la secretaria ejecutiva de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Alicia Bárcena; los profesores de la Universidad de Columbia, Joseph Stiglitz, y de la Universidad de Oxford, Ian Goldin, y el director de la División de Estrategias de Globalización y Desarrollo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Richard Kozul-Wright.

Detalló que es “un fondo de apoyo extraordinario de medio trillón de dólares, financiado con el 0,7% del Producto Interno Bruto (PIB) de las economías más grandes y fuertes del mundo, —aquellas que representan el 80% del PIB mundial—, para ser intermediados por uno o varios bancos multilaterales de desarrollo, como préstamos concesionales a los países en desarrollo”.

El presidente de Costa Rica agregó que “los fondos serían prestados a largo plazo y a tasas fijas, para proveer financiamiento extraordinario a los países en desarrollo que tienen limitaciones de herramientas políticas para responder a la crisis y mantener sus países dentro de la ruta para cumplir con la Agenda de Desarrollo 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)”.

Al presentar la iniciativa, el mandatario costarricense comentó que se busca fortalecerla y establecer la discusión sobre los mecanismos y la construcción de alianzas entre países para lograr la puesta en práctica de FACE como una opción viable para abordar los impactos sociales y económicos que la crisis del COVID-19 provoca en los países en desarrollo. (párr. 1,3,5,6,7)

Además de estas ayudas ya mencionadas, parte de las iniciativas que presentó el gobierno son las mencionadas en Gobierno de la República de Costa Rica (2020):

Medidas para protección del empleo; El presidente de la República ha instado al Presidente Ejecutivo y a la Junta Directiva de la CCSS a implementar las medidas temporales y necesarias para mitigar el efecto económico y sobre el empleo del COVID-19. Con esta finalidad, el presidente de la República está convocando el lunes a la Junta de la CCSS para que en el marco de su autonomía, prontamente se concreten e implementen las medidas pertinentes.

Esto quiere decir que las cargas sociales se harían proporcionales al tiempo efectivamente laborado. Además, solicitará considerar el pago diferido de cargas sociales. Ambas medidas se visualizarían para aquellas empresas que mantengan su planilla, de tal forma que se proteja el empleo.

Alivio en el costo del crédito; La Junta Directiva del Banco Central valorará la posibilidad de un estímulo monetario adicional para seguir empujando a la baja las tasas de interés.

El CONASSIF considerará ajustes temporales a la normativa prudencial con el fin de ampliar el espacio para la readecuación de créditos, de forma tal que los bancos puedan reducir las cuotas de servicio de crédito de sus deudores.

El CONASSIF también valorará la reducción temporal de provisiones contracíclicas, para permitir una mayor ampliación del crédito en esta coyuntura.

Alivio en las obligaciones tributarias; El Ministerio de Hacienda presentará un proyecto de ley para autorizar una moratoria tributaria; es decir una posposición en el pago de los impuestos de renta, IVA y aranceles de aduanas de las empresas y PYMES por un periodo de tres meses a partir de la entrada en vigencia de la ley. Los montos de los impuestos correspondientes a ese periodo tendrán que ser cancelados por los contribuyentes antes del 31 de diciembre, sin intereses ni multas.

Alivio en el pago de seguros y cobertura especial para turistas; Una tarifa preferencial por concepto del seguro de riesgos del trabajo para empresas de menos de 30 trabajadores. El monto a pagar, como proporción de la prima completa, se aplicaría de la siguiente forma: 40% el año 1, 60% el año 2 y 75% a partir del año 3.

Una nueva definición para que la siniestralidad por riesgos del trabajo que pueda derivarse del COVID-19 no se impute a empresas individualmente consideradas sino a toda la línea.

Un nuevo producto para contribuir a que el sector turismo pueda hacer frente a las contingencias ocasionadas por el COVID-19. Se trata de un seguro de cuarentena para los turistas que vengan al país. (párr. 7,8,10,12,14)

Política Fiscal

Según Sánchez (2020) se define la política fiscal como:

La política fiscal es una disciplina de la política económica centrada en la gestión de los recursos de un Estado y su Administración. Está en manos del Gobierno del país, quién controla los niveles de gasto e ingresos mediante variables como los impuestos y el gasto público para mantener un nivel de estabilidad en los países. (párr.1)

Se entiende por política fiscal como las normas que utilizan los gobiernos para garantizar las finanzas de los sectores empresariales, con el fin de mejorar y reglamentar los procesos económicos brindando así estabilidad.

Adicional a esto, Sánchez (2020) menciona que existen diferentes tipos de política fiscal, los cuales son:

Política fiscal expansiva: Se lleva a cabo en situaciones de decrecimiento económico y cuando hay altos niveles de paro, el Gobierno tendrá que aplicar una política fiscal expansiva para aumentar el gasto agregado ($\text{Consumo} + \text{Inversión} + \text{Gasto} + \text{Exportaciones} - \text{Importaciones}$), aumentando la renta efectiva y para disminuir la tasa de paro. La política fiscal expansiva puede ser de cinco tipos o vías de aplicación:

Una reducción de los impuestos, consiguiendo un impacto positivo sobre el consumo.

Un aumento de los gastos del Gobierno, desplazando al alza el gasto agregado.

Estímulos a la inversión privada a través de bonificaciones o exenciones fiscales. La finalidad es provocar aumentos en la demanda agregada.

Incentivos fiscales para estimular la demanda de los no residentes (mayores exportaciones netas)

Dinero helicóptero

Política fiscal contractiva: Cuando existe una situación inflacionista provocada por un exceso de demanda agregada. En este caso sería necesaria una aplicación de política fiscal restrictiva, procediendo de forma contraria para reducir el gasto agregado.

Se aumentarían los impuestos.

Se reduciría el gasto público.

Se actuaría para desalentar las inversiones privadas y las exportaciones netas (menores exportaciones netas). (párr. 9 y 10)

Ley Alivio.

La Ley Alivio es un mecanismo de ayuda que proporciona el gobierno ante la situación que se presenta en el país sobre la crisis de contenedores. Esta ley brinda una mejoría en la situación financiera de las empresas exportadoras e importadoras.

De acuerdo con EY Centroamérica (2022), esta Ley permite lo siguiente:

La Ley autoriza, durante el plazo de un año, un ajuste temporal de la base imponible de los bienes de importación por la vía marítima para efectos aduaneros, a los contribuyentes que importen mercancías por vía marítima con destino a Costa Rica, en contenedores o como carga general, declarado de puerto a puerto, así como los consolidadores de carga internacional, transportistas, agentes aduaneros y demás auxiliares de la función aduanera. (párr. 2)

Adicional, Quiros (2021) hace mención a esta iniciativa indicando lo siguiente:

La iniciativa, según detalló el Gobierno en un comunicado oficial, busca que estos “valores fijos de referencia” se apliquen en lo concerniente al cálculo de impuestos,

ya que esos fletes alcanzaron costos inéditos en los últimos 18 meses, por la disrupción del transporte marítimo, el cierre temporal de algunos de los principales puertos, el atasco de contenedores vacíos en lugares en los que no se necesitaban y el faltante de contenedores nuevos, que no se construyen con la suficiente rapidez para compensar la escasez.

“Los valores de referencia que se proponen en el proyecto se basan en el análisis de los datos de las declaraciones de importación hechas en 2019, antes del impacto de la pandemia y de la actual crisis de contenedores”, agregó el Poder Ejecutivo. Según Presidencia, en Costa Rica, los gastos de transporte de las mercancías importadas son parte de su valor en aduana; por ello, los incrementos impactan en una proporción el valor final de los costos de importación.

“El proyecto pretende que la base imponible de los derechos y tributos a la importación se determine con base en el valor de referencia del flete declarado de puerto a puerto, de acuerdo con la siguiente tabla, basada en los datos registrados durante 2019, precisamente para eliminar el efecto sobre esos costos de la actual crisis de contenedores”, se agregó. (párr. 2,3,4,6)

CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO

Enfoque

Cualitativo

Para Hernández *et.al* (2018), la investigación cualitativa estudia:

(...) fenómenos de manera sistémica. Sin embargo, en lugar de comenzar con una teoría y luego “voltar” al mundo empírico para confirmar si esta es apoyada por los datos y los resultados, el investigador comienza el proceso examinando los hechos en sí y revisando los estudios previos, ambas acciones de manera simultánea, a fin de generar una teoría que sea consistente con lo que está observando que ocurre. (p. 7)

A lo citado Hernández *et.al* (2018) agregan: “(...) se plantea un problema de investigación (...). Va enfocándose paulatinamente. La ruta se va descubriendo o construyendo de acuerdo con el contexto y los eventos que ocurren conforme se desarrolla el estudio.” (p. 7)

De igual forma, los autores Hernández *et. al* (2018) sostienen que:

Las investigaciones cualitativas suelen producir preguntas antes, durante o después de la recolección y análisis de los datos. La acción indagatoria se mueve de manera dinámica entre los hechos y su interpretación, y resulta un proceso más bien “circular” en el que la secuencia no siempre es la misma, puede variar en cada estudio. (pp. 7-8)

Al tratarse de datos cualitativos se enfrenta el reto de analizar e interpretar las experiencias a ser recolectadas y aplicar los conocimientos obtenidos a la solución del problema planteado, no se desarrollarán estudios estadísticos ni numéricos, pues las preguntas por realizar en las entrevistas son más del tipo abiertas, permitiendo el flujo de las percepciones, opiniones y experiencias de los sujetos las cuales serán compiladas y brindarán información relevante para la investigación en curso.

Diseño (Cualitativo)

Fenomenología Empírica

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

Teoría fundamentada

La teoría surge de los datos obtenidos en la investigación: genera y descubre teoría, investigador “tabula rasa”, la teoría nace de la interacción de los sujetos con el fenómeno que se estudia. (Hernández *et.al*, 2018, p. 560).

Población y Muestra

Población

Es el conjunto de casos que concuerdan con determinadas características. Las poblaciones deben situarse de manera concreta por sus características de contenido, lugar, tiempo y accesibilidad, para esto se debe delimitar la unidad a estudiar. (Hernández *et.al*, 2018)

- ✓ Unidad de muestreo: determinar el tipo de estudio a elegir para determinar la población de estudio.
- ✓ Muestra no probabilística: Se seleccionan individuos o casos típicos sin intentar que sean estadísticamente representativos de una población determinada.

Muestra Cualitativa

El tamaño de la muestra o números de casos o unidades de muestreo se define a partir de: naturaleza del fenómeno, capacidad operativa de recolección y análisis, entendimiento del fenómeno, saturación de categorías.

La muestra se determina durante o después de los primeros ajustes de la investigación, es tentativa y se puede ajustar en cualquier momento, no es probabilística, no busca generalizar resultados sino profundizar en el fenómeno que se estudia. No es necesario que sea representativa de la población. En ocasiones una misma investigación cualitativa requiere de muestreo mixto o combinación de muestreos.

Tabla No 1

No de Entrevistado	Puesto	Razón
Entrevistado 1	Gerente General	Empresa importadora afectada.
Entrevistado 2	Gerente de logística Internacional	Experta en temas de logística y abastecimiento.
Entrevistado 3	Agente de Aduanas	Experto en temas de comercio
Entrevistado 4	Gerente General	Empresa importadora afectada.
Entrevistado 5	Encargado de Importaciones	Experto en temas de importación
Entrevistado 6	Director Regional Área Cono Norte	Empresa Importadora afectada.
Entrevistado 7	Gerente de Logística Internacional	Experto en temas de logística y cadenas de abastecimiento.
Entrevistado 8	Gerente General	Empresario encargado de las exportaciones e importaciones

Fuente: Elaboración propia, 2023

Unidades de Análisis o Variable

OBJETIVO	UNIDAD	CATEGORÍA	DEF. CONCEPTUAL	INSTRUMENTALIZACIÓN
-----------------	---------------	------------------	------------------------	----------------------------

<p>Identificar los factores que desencadenaron la crisis de contenedores.</p>	<p>Crisis de contenedores</p>	<p>Congestionamiento Marítimo Pandemia Covid-19 Aumento de costos Cierre de Puertos Escasez de combustibles Desabastecimiento de contenedores</p>	<p>Se entiende como “La escasez de espacio disponible para transportar los productos y los exorbitantes incrementos de cotes del transporte marítimo” (párr. 2) según (Elizondo, BLP Legal, 2021)</p>	<p>De la pregunta 1 y 2</p>
<p>Definir cuáles han sido los efectos de la crisis en el comercio internacional en Costa Rica en el primer trimestre del 2022.</p>	<p>Comercio internacional</p>	<p>Inflación Poder adquisitivo Flujo de las mercancías Cargas desviadas Política fiscal Ley Alivio Contracción de las economías Cierre de negocios</p>	<p>Según (Ceballos, 2022) se entiende el comercio internacional como “todas las actividades comerciales que tienen que ver con la transferencia de bienes, recursos, ideas, tecnologías y servicios a través de los distintos países y sus mercados...”.</p>	<p>De la pregunta 3 a la 9</p>
<p>Determinar las estrategias y soluciones que implementaron las empresas de distribución para solventar las consecuencias de las crisis en el primer trimestre del 2022.</p>	<p>Estrategias</p>	<p>Nuevos mercados de abastecimiento Adaptación Medidas de mitigación Estrategia de negocio Inversión Extranjera Ferias y promoción de los productos Negociaciones empresariales</p>	<p>Se define estrategia como “una búsqueda deliberada de uno o una serie de objetivos, por medio del despliegue de un plan de acción determinado de forma anticipada y tomando en consideración los recursos disponibles...”, según (Gomez, 2023)</p>	<p>De la pregunta 10 a la 14</p>

		Inventarios		
--	--	-------------	--	--

Fuente: Elaboración propia, 2023

Instrumento

Cuestionario

Dentro de la investigación, también se utiliza el instrumento de cuestionario para complementar el trabajo. Según el libro Metodología de la investigación Sexta Edición, Hernández *et.al* (2018) menciona que “Un cuestionario consiste en un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir. Debe ser congruente con el planteamiento del problema e hipótesis (Brace, 2013)”

Entrevistas

Tomando en consideración que esta investigación presenta un enfoque cualitativo, se consideró utilizar como instrumento la entrevista, ya que se acopla a los resultados que se esperan obtener. Con el fin de definir el término “entrevista”, se utiliza como base el libro Metodología de la investigación, donde Hernández *et.al*, (2018) se define la misma como una reunión para conversar e intercambiar información entre el entrevistador y el entrevistado o entrevistados.

Proceso de recolección de datos

Para lo que es la recolección de datos se utilizará tanto la entrevista mediante un cuestionario de xx preguntas, estos se aplicarán en conjunto a las personas que conforman la muestra quienes tienen experiencia y conocimiento en temas de comercio.

En el tema del análisis de datos consiste en recibir los datos sin estructura, ya que estos datos son muy variados, normalmente consisten en experiencias, observaciones y narraciones del entrevistado. La aplicación de ambos instrumentos será por medio del envío de un correo el cual será devuelto con las respuestas brindadas por los participantes y así realizar su análisis.

Fuentes de Información

Fuente Primaria

Las referencias o fuentes primarias proporcionan datos de primera mano, pues se trata de datos que no han sido interpretados anteriormente o en el enfoque que interesa para la tesis. Ejemplos de fuentes primarias son: libros, revistas científicas y de entretenimiento, periódicos, diarios, documentos oficiales de instituciones públicas, informes técnicos y de investigación de instituciones públicas o privadas, patentes, normas técnicas.

Fuente Secundaria

Las fuentes secundarias de información son las que incluyen información que ya han sido analizada por otros expertos. Como por ejemplo enciclopedias, antologías, directorios, libros o artículos que interpretan otros trabajos o investigaciones.

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS

En el presente capítulo se presenta el análisis de los resultados obtenidos en las entrevistas con la muestra de investigación enfocada en personas especializadas el tema de La Crisis de Contenedores. El capítulo está organizado de la siguiente manera: primero se presenta la tabla N°3 que grafica las categorías que emergieron por cada unidad de análisis explorada. Las unidades que se exploraron corresponden a los contenidos de los tres primeros objetivos específicos de la presente investigación.

Una segunda parte se encarga de describir y analizar cada categoría de análisis. Este análisis se hace confrontando lo expresado por las fuentes de información con la teoría que le da el sustento científico al presente estudio. Una vez descritas y analizadas cada una de las categorías se realiza un apartado de interpretación. Este apartado consiste en interrelacionar las categorías para darle respuesta al problema de investigación:

Tabla 1. Unidades y categorías de análisis

Unidades	Categorías
<p>1. Crisis de contenedores.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Congestionamiento Marítimo 2. Pandemia Covid-19 3. Aumento de costos 4. Cierre de Puertos 5. Escasez de combustibles 6. Desabastecimiento de contenedores
<p>2. Comercio internacional.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inflación 2. Poder adquisitivo 3. Flujo de las mercancías 4. Cargas desviadas 5. Política fiscal 6. Ley Alivio 7. Contracción de las economías 8. Cierre de negocios
<p>3. Empresas de distribución.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nuevos mercados de abastecimiento 2. Adaptación 3. Decisiones empresariales 4. Medidas de mitigación 5. Estrategia de negocio 6. Inversión Extranjera 7. Negociaciones empresariales

Fuente: Elaboración propia, 2023

Unidad de análisis 1: Crisis de contenedores

Esta primera unidad de análisis tiene como fin la indagación sobre los elementos y factores que causaron o iniciaron la situación de crisis de contenedores que se desarrolló en el mundo y que afectó en gran medida a las economías, para la realización de la presente unidad se observaron puntos clave para este proceso.

Para un mejor entendimiento de esta unidad, se debe conceptualizar el término de contenedores, el cual, según Stock Logistics (2018), este se define como:

Los contenedores son recipientes de carga para el transporte ya sea marítimo, terrestre, aéreo o multimodal. Se tratan de unidades inmóviles que protegen la mercancía ante factores externos. Estos tienen una dimensión estándar para su correcta manipulación. Además, pueden ser fabricados por distintos materiales, pero siempre cumpliendo la normativa ISO. (párr. 1)

Además, existen diferentes tipos de contenedores, los cuales son explicados por Stock Logistics (2018):

DRYVAN, llamado también contenedores comunes. Son los contenedores disponibles para cualquier carga normal. Tienen una construcción básica de acero, cerrado herméticamente y sin refrigeración o ventilación.

Son los más utilizados del mercado, habitualmente para carga seca: bolsas, pallets, cajas, tambores, etc.

REEFER, llamado también contenedor refrigerado Se caracteriza por mantener una temperatura bajo 0. Cuenta con un equipo propio de generación de frío.

Están diseñados para el transporte refrigerado, transporte de carga que requiere una temperatura específica. Habitualmente en España se utiliza en el transporte de congelado, pero sirve para todo tipo de producto alimenticio.

CONAIR, llamado también contenedor insulado phortole. Se utiliza en transporte de mercancía que requiere una temperatura constante, pero a diferencia del contenedor reefer, este no tiene cámara de frío y no puede regular la temperatura, solo la mantiene. Se utiliza habitualmente en el transporte de OPEN TOP, como el nombre indica son contenedores sin parte de arriba. Normalmente es de lona y removible para que pueda sobresalir el exceso de carga. Facilitan la carga y descarga en la zona superior. Se pagan suplementos en este tipo de transporte en función del exceso de carga de la parte superior. Está diseñado para cargas pesadas o con dimensiones voluminosas. Habitualmente se utiliza en maquinaria pesada, planchas de mármol, etc. FLAT RACK, es una variación del open top, los contenedores carecen de alguna de sus paredes. Se emplean normalmente en cargas atípicas y grandes dimensiones, al igual en open top se pagan suplementos por el exceso de carga. TANK, este tipo de contenedor se utiliza para transportar mercancía líquida a granel. Son contenedores muy definidos que mantienen la colocación específica de la mercancía para que no haya pérdidas. (párr. 3-8)

Al ser una unidad tan importante dada la alteración que causó en el funcionamiento de la logística, se derivaron las siguientes categorías:

1. Congestionamiento Marítimo
2. Pandemia Covid-19
3. Aumento de costos
4. Cierre de Puertos
5. Escasez de combustibles
6. Desabastecimiento de contenedores

A continuación, cada categoría será descrita con las frases expresadas por los expertos y funcionarios en logística, de esta manera serán ejemplificadas. El análisis se realiza confrontando, a la luz de la teoría, dichas expresiones.

Categoría 1: Congestionamiento Marítimo

Descripción.

Se conformó la categoría uno de la primera unidad, basado en lo indicado por los expertos en las entrevistas, sobre la pregunta realizada referente a las causas que ocasionaron la crisis; para lo cual mencionaron el congestionamiento marítimo que se empezó a presentar en los puertos. Las respuestas fueron las siguientes:

- ✓ *“La más conocida, fue por el congestionamiento Marítimo en CHINA, lo que provocó la falta de estos, a raíz del COVID”. (Entrevistado 1)*
- ✓ *“Como se indica en el párrafo anterior cita de informes de la CEPAL, crisis financiera retrasada 2008_2009, propagación del COVID con la interrupción de las actividades productivas,” (Entrevistado 2)*
- ✓ *“Puertos paralizados
Escasez de combustible para los barcos
Lentitud del suministro del bunker para las operaciones de los puertos y barcos.”
(Entrevistado 3)*
- ✓ *“Los principales fabricantes se encuentran en Asia y Europa, al comenzar la pandemia la mayor parte de los contenedores se quedaron del lado del continente americano y no había exportaciones suficientes para mandarlos de vuelta, así que era más rentable que se quedaran "varados" que devolverlos vacíos.” (Entrevistado 4)*
- ✓ *“Inicialmente la Pandemia Covid-19, paralización en las fábricas, faltante importante de materias primas y faltante de productos, causó la escasez de contenedores, atrapados vacíos sin retorno, como consecuencia aumento exagerado y abusivo por parte de las navieras en los precios de los fletes marítimos para sacar provecho de la situación.”
(Entrevistado 5)*

- ✓ *“Pandemia es un detonante de la crisis de los contenedores, por un lado, por el incremento de demanda de productos para atender el COVID, saliendo de China y por el otro por que los equipos se quedaron retenidos en diferentes lugares del mundo, donde por control sanitario, no se lograba operar de forma habitual, generando que aunque los contenedores estuvieran desocupados, estaban en los lugares incorrectos, o sin capacidad de ser despachados. Así, por ejemplo, los cierres drásticos de flujo de personas que se dieron en China afectaron gravemente el flujo de equipos, de Asia a América, y por otra parte los contenedores que ya estaban por ejemplo en USA no lograban ser despachados del puerto de Los Ángeles.” (Entrevistado 6)*

- ✓ *El inicio a mi criterio se originó por el alto costo para devolver los contenedores vacíos (Entrevistado 7)*

- ✓ *La pandemia paralizó el intercambio comercial entre países y los contenedores quedaron varados en varios lugares rompiendo el orden de la cadena de suministros, esto generó que ha china no regresaran los contenedores a tiempo y los pocos que había en ese momento china tuvieran una alta demanda aumentando el precio de los fletes sumando las filas de barcos en varios puertos del mundo aumentando los costos entre un 900% y un 4000%. (Entrevistado 8)*

Análisis.

Como fue comentado por los entrevistados, uno de los factores más relevantes que desencadenó la crisis de contenedores fue el congestionamiento marítimo. Este problema se generó a raíz de los distintos inconvenientes que se generaron en los puertos de los países, principalmente en América y Asia, a causa de las restricciones sanitarias impuestas por los gobiernos; lo cual ocasionó que se viera interrumpido el tránsito de mercancías, tanto para entrar como salir de los países, generando altas esperas en las entregas y devoluciones de contenedores.

Llegando al punto de la congestión en donde los importadores y exportadores tomaran la decisión de dejar sus contenedores, incluso estando vacíos, desatendidos en los puntos de entrega; pues hacer el movimiento de regresarlos resultaba muy costoso, complejo y con altos tiempos de recepción.

Según Mundo Marítimo (2022), la congestión portuaria ocasionó que los tiempos de los itinerarios de los viajes ida y vuelta de los barcos se alargaran a más de 100 días, lo que significa que los portacontenedores llegaran a su origen con más de 20 días de atraso para iniciar una nueva entrega; por esta razón muchas navieras se vieron afectadas al no tener suficientes barcos disponibles en tiempo.

De acuerdo con lo que menciona Cadena de Suministro (2022), se presenta lo siguiente:

A nivel global, la capacidad de la flota atrapada en puertos congestionados acabó el año pasado en 11,1%, frente al 2,3% de 2019, e incluso se ha llegado a colocar en un 12,7% a comienzos de 2022, con lo que este factor seguirá siendo uno de los que seguirán impulsando los comportamientos de los fletes durante todo el año. (párr. 5)

Categoría 2: Pandemia Covid-19

Descripción.

Según lo señalado por las personas entrevistadas, se identificó la segunda categoría de la primera unidad de análisis; la cual hace referencia a la Pandemia del Covid-19 que afectó a todos los países y en todos los ámbitos. Lo anterior se evidencia en las siguientes frases:

- ✓ “... También los aspectos sanitarios como el COVID”. (Entrevistado 1)
- ✓ “Para el 2019 cuando inicio la pandemia que trajo restricciones originalmente a la economía China, principal exportador de dispositivos electrónicos.” (Entrevistado 2)

- ✓ *“La pandemia causo un desabastecimiento de contenedores a nivel mundial.”
(Entrevistado 3)*
- ✓ *“Inicialmente la Pandemia Covid-19, paralización en las fábricas, faltante importante de materias primas y faltante de productos, causó la escasez de contenedores...”
(Entrevistado 5)*
- ✓ *“Efecto COVID.
Lentitud en operación portuaria (cierres por COVID y poco personal operando) ...”
(Entrevistado 6)*
- ✓ *“El COVID, los costos del flete, la especulación.” (Entrevistado 7)*
- ✓ *“La crisis sanitaria mundial tuvo un precio que de alguna manera alguien tenía que pagarlo, los países gastaron mucho en medicinas e insumos médicos. Una vez controlada la pandemia el reiniciar operaciones comerciales fue caro más la inflación que prácticamente afecto a todo el mundo ha sido el efecto más importante sin dejar de lado la guerra con Ucrania.” (Entrevistado 8)*

Análisis.

La Pandemia del Covid-19 ha sido uno de los principales detonantes de la crisis de contenedores; tal como lo resaltaron los entrevistados en sus respuestas. Esta crisis Sanitaria generó una serie de alteraciones a nivel mundial que afectaron todos los ámbitos desde la salud, economía, cultura y, por supuesto, el comercio. Debido a todas las restricciones que los gobiernos se vieron en necesidad de implementar para velar por la salud mundial, inevitablemente se afectaron las actividades comerciales.

La paralización de todas las actividades con el fin de evitar el contacto entre las personas y así disminuir el contagio, ocasionó que también se paralizara el intercambio comercial de los

países y, como efecto secundario, la caída de las economías. Por causa del encierro total que se estableció a nivel mundial, no había personal en los puertos para atender todas las operaciones de entrada y salida de portacontenedores; adicional las fábricas tuvieron que detener su producción por lo tanto no había producto para satisfacer a nivel y para ser enviado al extranjero.

Durante esta situación sanitaria el mundo sufrió cambios exorbitantes y uno de estos fue el funcionamiento del comercio internacional. Por causa de todos los cierres ya mencionados, se vivió una saturación de puertos, no llegaban los contenedores en tiempo para las entregas, los mercados no se encontraban con el abastecimiento suficiente para poder abarcar los consumidores y se llegó al punto de no tener ni contenedores ni barcos disponibles para realizar transporte de las cargas.

Esta crisis llevó al límite a toda la cadena logística, tanto de las empresas como de los países, causando que pusieran a prueba su capacidad de gestión y de reacción ante situaciones de emergencia imprevistas. Causó una desorganización en todas las operaciones, poniendo al mundo en una posición muy delicada en la cual sus economías se vieron contraídas y su intercambio comercial se vio estancado.

Desde el inicio de la pandemia la influencia que ha plasmado en la crisis ha ido en aumento, cada vez es más grave la situación a nivel mundial por los atrasos en las entregas y el congestionamiento en la movilización a nivel marítimo.

Con respecto a este tema, Sarmiento (2022) menciona lo siguiente:

La pandemia de COVID-19 tuvo un impacto significativo en el comercio mundial de contenedores, y en efecto, en la CGSCM. El efecto inicial, después de los bloqueos globales, fueron paradas de producción y los cambios de la demanda en las líneas de contenedores que generaron una creciente tasa de salidas en blanco (Blank Sailing). Cuando esto sucede, dicha línea queda desatendida temporalmente, ya sea de forma parcial o total, con lo que dicha zona no tendrá un buque para descargar o cargar la correspondiente mercancía. Aproximadamente el 40% de los puertos y terminales portuarios de contenedores se han enfrentado a salidas

semanales en blanco. Por lo general, la navegación en blanco de los buques portacontenedores genera cambios en la demanda de los consumidores y tienen graves efectos en la industria del transporte marítimo. (párr. 8)

Haciendo referencia al CGSCM, que es la Cadena Global de Suministro de Contenedores Marítimos.

Además de esto, CEPAL (2020) hace mención del efecto que ha tenido el covid-19, señalando que:

La irrupción del COVID-19 se produjo en un contexto de debilitamiento del comercio mundial que se arrastra desde la crisis financiera de 2008-2009. La rápida propagación del COVID-19 y las medidas adoptadas por los gobiernos han tenido graves consecuencias en las principales economías mundiales. Se ha interrumpido gran parte de las actividades productivas, primero en Asia y posteriormente en Europa, América del Norte y el resto del mundo, y ha habido cierres generalizados de fronteras. Esto ha dado lugar a un marcado aumento del desempleo, especialmente en los Estados Unidos, con la consecuente reducción de la demanda de bienes y servicios. En este contexto, en 2020 el producto mundial registraría su mayor contracción desde la Segunda Guerra Mundial.

En esta coyuntura, en mayo de 2020 el volumen del comercio mundial de bienes cayó un 17,7% con respecto al mismo mes de 2019. La caída en los primeros cinco meses del año fue generalizada, si bien afectó especialmente a las exportaciones de los Estados Unidos, el Japón y la Unión Europea. China experimentó una contracción menor que el promedio mundial, ya que controló el brote y reabrió su economía relativamente rápido. América Latina y el Caribe es la región en desarrollo más afectada. (párr. 2 y 3)

Categoría 3: Aumento de costos

Descripción.

En esta tercera categoría, se hace mención a los aumentos en los costos que se comenzaron a ver en los mercados, siendo así como lo resaltan en las respuestas de las entrevistas. Se obtuvieron las siguientes respuestas:

- ✓ *“Un aumento en los costos de los bienes en intercambio, pues el costo del transporte incide directamente en el costo final del producto.” (Entrevistado 1)*
- ✓ *“Muchos expertos comentan que la pandemia ha producido afectación, pero también mencionan, para el caso de equipos electrónicos, una disminución en la disponibilidad de componentes. Aumento de la demanda de chips o circuitos electrónicos que se requieren para nuevas tecnologías como el internet de las cosas, automóviles más modernos y o eléctricos.” (Entrevistado 2)*
- ✓ *“Alza en los costos de los fletes.” (Entrevistado 3)*
- ✓ *“Inflación de costos de materia prima y productos terminados.” (Entrevistado 4)*
- ✓ *“...como consecuencia aumento exagerado y abusivo por parte de las navieras en los precios de los fletes marítimos para sacar provecho de la situación.” (Entrevistado 5)*
- ✓ *“El inicio a mi criterio se originó por el alto costo para devolver los contenedores vacíos” (Entrevistado 7)*
- ✓ *“... esto generó que a china no regresaran los contenedores a tiempo y los pocos que había en ese momento china tuvieran una alta demanda aumentando el precio de los fletes sumando las filas de barcos en varios puertos del mundo aumentando los costos entres un 900% y un 4000%.” (Entrevistado 8)*

Análisis.

Debido a la situación que se generó por la disminución de la disponibilidad de mercancías y transporte, se vio la obligación de aumentar tanto de los costos de los productos terminados y materias primas como de los fletes para las entregas; esto con el fin de compensar el desequilibrio que se enfrentó entre la oferta y la demanda. De acuerdo con lo mencionado por los entrevistados, uno de los principales desencadenantes de la crisis y que además generó graves consecuencias financieras es el aumento desmedido que se presentó en los costos logísticos.

Por causa de estos aumentos excesivos en los costos y en los fletes, es que las empresas se vieron obligadas a disminuir el intercambio de mercancías perjudicando sus finanzas, así como también las economías de los países, creando una afectación aun mayor a la crisis que ya se presentaba en ese momento, reduciendo las actividades comerciales entre los países porque no podían costear el envío de las mercancías a los diferentes destinos.

De acuerdo con Juárez (2021), parte de las razones para esta alza en los costos de transporte marítimo, se originó debido a la insuficiencia de portacontenedores para transportar las diferentes cargas hacia los puntos de entrega. Además, por la necesidad que tenían los exportadores de poseer un espacio para su contenedor en el barco estaban dispuestos a pagar un precio mucho más elevado del que normalmente asumían.

Un ejemplo de los de estos aumentos en los fletes se observa en la mención de UNCTAD (2021) que indica:

Por ejemplo, la tarifa al contado del Índice de Carga Contenerizada de Shanghái (SCFI) en la ruta Shanghái-Europa era inferior a 1.000 dólares por TEU en junio de 2020, aumentó a unos 4.000 dólares por TEU a finales de 2020, y a 7.395 dólares a finales de julio de 2021. Por si fuera poco, los propietarios de la carga se enfrentaron a retrasos, recargos y otros costos, y siguieron encontrando dificultades para garantizar el rápido traslado de sus contenedores. (párr. 9)

Por otra parte, Marin (2021) hace referencia a lo siguiente:

Hoy en día los costos de fletes marítimos se han incrementado hasta en un 1000%, de manera que para casi todas las cadenas de suministros, es altamente difícil

mantenerse por fuera de esta crisis, no solo por el aumento indiscriminado, sino porque también, resulta muy complicado encontrar espacio en los barcos para exportar o importar producto.

La afectación no es menor y definitivamente salpicará a los consumidores finales debido a que el 80% de todos los productos que se consumen en el mundo, son trasladados por mar. (párr. 2 y 3)

Categoría 4: Cierre de Puertos

Descripción.

Para la categoría 4, se señala sobre el cierre de puertos que se presentó en los distintos países; el cual significa que no se estaban realizando operaciones portuarias para entrada y salida de mercancías. Las fuentes de información se referían al respecto:

- ✓ *“Cierre de Puertos de China, lo que genero un congestionamiento en la entrada y salida de las unidades, con mercancía en operaciones de importación y exportación...”.*
(Entrevistado 1)

- ✓ *“Puertos paralizados*
Escasez de combustible para los barcos
Lentitud del suministro del bunker para las operaciones de los puertos y barcos...”
(Entrevistado 3)

- ✓ *“... al comenzar la pandemia la mayor parte de los contenedores se quedaron del lado del continente americano y no había exportaciones suficientes para mandarlos de vuelta, así que era más rentable que se quedaran "varados" que devolverlos vacíos...”* *(Entrevistado 4)*

- ✓ *“... por ejemplo, los cierres drásticos de flujo de personas que se dieron en China, afectó gravemente el flujo de equipos, de Asia a América, y por otra parte los contenedores que ya estaban por ejemplo en USA no lograban ser despachados del puerto de Los Ángeles.”*
(Entrevistado 6)

- ✓ *“... Puertos semicerrados o cerrados por completo.
Fabricas cerradas en China por la crisis sanitaria.
Navieras que subastaban el espacio en el barco para el contenedor al mejor postor.”*
(Entrevistado 8)

Análisis.

De acuerdo con lo mencionado por los entrevistados, uno de los elementos influyentes fue el cierre de puertos; el cual se originó debido a las restricciones sanitarias que fueron implementadas durante la pandemia por los diferentes países. Las medidas de distanciamiento obligaron a las personas a quedarse en sus casas, por lo cual no podían asistir a sus labores; en el caso de los puertos, no había el personal suficiente para atender las operaciones de entrada y salida de las cargas. Al mismo tiempo, se reducía la eficiencia en los procesos ya que se volvían más lentos a la hora de realizar los trámites aduaneros.

Esto, además de representar una suspensión en las operaciones portuarias, produce daños colaterales a la cadena de suministros, dado que se retrasa el tránsito de los buques en los puertos; por la congestión en las filas que se presentan al momento del ingreso y salida de estos de las instalaciones para seguir sus rutas.

Según comenta Aserta (2021), en su entrevista a Ramón Muñoz-Calero, director de la Autoridad Portuaria de Avilés, lo problemas estructurales son parte de las causas de los cierres de los puertos, indicando lo siguiente:

Muñoz-Calero señala que “la cadena de tráfico marítimo, al igual que los puertos, está muy ajustada; es decir, está dimensionada para la demanda y movimientos en condiciones normales”. De este modo, explica que “cuando se superan los niveles

habituales, ya sea por un aumento de la demanda o por algún hecho puntual que cree un cuello de botella en el tráfico, el sistema no es capaz de responder”. Y la globalización traslada esta situación al resto del planeta. “Una incidencia que sucede en Asia o en Estados Unidos se transmite a todo el mundo”. (párr. 7)

Se puede agregar, en relación con estos cierres de puertos, lo siguiente mencionado por DW (2022):

Luego de la presión sufrida por las cadenas de abastecimiento en todo el globo durante la pandemia, los problemas se agudizaron debido a la guerra en Ucrania. La estrategia china de "cero COVID", con el cierre de metrópolis como Shanghai, es un grave problema que se ha sumado, porque allí está uno de los puertos comerciales más importantes del mundo. (párr. 5)

Categoría 5: Escasez de combustible

Descripción.

Como categoría 5 se estableció la escasez de combustible; ya que según los expertos esta ha sido un factor determinante en el agravamiento de la situación marítima y por ende comercial. Las respuestas fueron las siguientes:

- ✓ *“Escasez de combustible para los barcos
Lentitud del suministro del bunker para las operaciones de los puertos y barcos.”
(Entrevistado 3)*
- ✓ *“Inflación de costos de materia prima y productos terminados.” (Entrevistado 4)*
- ✓ *“... como consecuencia aumento exagerado y abusivo por parte de las navieras en los precios de los fletes marítimos para sacar provecho de la situación.” (Entrevistado 5)*
- ✓ *“... Lentitud en operación portuaria (cierres por COVID y poco personal operando).*

Costo del combustible.” (Entrevistado 6)

✓ “... los costos del flete, la especulación.” (Entrevistado 7)

✓ “... Navieras que subastaban el espacio en el barco para el contenedor al mejor postor.”
(Entrevistado 8)

Análisis.

Un factor que agrava la situación de la crisis de contenedores, es el aumento del precio y la escasez del petróleo; el cual está siendo afectado por los confinamientos que se presentan en China, el conflicto bélico que enfrentan Rusia y Ucrania y otros eventos que se ostentan los países. Umaña (2022)

Este elemento afecta directamente al transporte marítimo y terrestre de los contenedores, ya que aumentan los costos, conjuntamente muchas de las compañías se vieron obligadas a aumentar entre un 15% y un 30%, el valor de los fletes, pues el precio del combustible fósil subió de forma excesiva. Umaña (2022)

Como mencionan los entrevistados, la escasez del combustible es un componente importante en la crisis, ya que este impacta directamente el transporte de los contenedores al ser el elemento esencial que permite que se lleva a cabo la movilización de estos, alrededor del mundo. Si este incrementa su costo, asimismo lo harán los fletes; y si este escasea, no se podrán realizar viajes marítimos y las cargas no podrán ser entregadas.

Dentro de esta complicación del combustible, se agrega lo siguiente que menciona Grupo SLi (2022):

Actualmente es el gas el que condiciona al mercado. Desde la guerra, la alternativa al gas ruso ha sido exportarlo como gas natural licuado (GNL) en grandes barcos. Junto al GNL también se está transportando gasolina y diésel. Estos barcos están

realizando rutas cada vez más largas y tardías, lo que ha reducido el acceso y disponibilidad de los barcos. (párr. 5)

Categoría 6: Desabastecimiento de contenedores

Descripción.

Uno de los elementos más importantes para que las operaciones logísticas puedan tener un óptimo funcionamiento es la disponibilidad de contenedores para transitar todos los productos necesarios a los diferentes mercados. En esta sexta categoría se describe como ese fue uno de los puntos críticos que influyó, pues se presentó un desabastecimiento de estos. Los expertos indican lo siguiente:

- ✓ *“Muchos expertos comentan que la pandemia ha producido afectación, pero también mencionan, para el caso de equipos electrónicos, una disminución en la disponibilidad de componentes. Aumento de la demanda de chips o circuitos electrónicos que se requieren para nuevas tecnologías como el internet de las cosas, automóviles más modernos y o eléctricos.” (Entrevistado 2)*

- ✓ *“La pandemia causo un desabastecimiento de contenedores a nivel mundial.” (Entrevistado 3)*

- ✓ *“Los principales fabricantes se encuentran en Asia y Europa, al comenzar la pandemia la mayor parte de los contenedores se quedaron del lado del continente americano y no había exportaciones suficientes para mandarlos de vuelta, así que era más rentable que se quedaran "varados" que devolverlos vacíos.” (Entrevistado 4)*

- ✓ *“Escasez de contenedores, por falta de producto y materias primas para continuar con la importación y exportación de los países, al no ser posible el retorno de contenedores vacíos, y un aumento exagerado en el consumidor de Estados Unidos, acumulación de contenedores vacíos en varios países.” (Entrevistado 5)*

- ✓ *“... por un lado por el incremento de demanda de productos para atender el Covid, saliendo de China y por el otro por que los equipos se quedaron retenidos en diferentes lugares del mundo, donde por control sanitario, no se lograba operar de forma habitual, generando que aunque los contenedores estuvieran desocupados, estaban en los lugares incorrectos, o sin capacidad de ser despachados...” (Entrevista 6)*

- ✓ *“Cierre de muchas empresas grandes” (Entrevista 7)*

- ✓ *“Contenedores mal ubicados físicamente en lugares donde se tenía que cobrar un flete por moverlos vacíos de vuelta a China o cualquier país del mundo donde se necesitara, Puertos semicerrados o cerrados por completo. Fabricas cerradas en China por la crisis sanitaria.” (Entrevista 8)*

Análisis.

Así como lo mencionan los entrevistados, otro de los causantes de la crisis es el desabastecimiento de contenedores. El cual se presentó, ya que, por la ineficiencia de los puertos, muchos de los contenedores no pudieron ser despachados de vuelta a sus orígenes; o incluso estos llegaron a encontrarse en ubicaciones erróneas estando vacíos, haciendo su proceso de devolución más complejo.

Este descontrol en la movilización produjo que no se contara con los suficientes contenedores disponibles para hacer los envíos de las mercancías, siendo esto un efecto domino en los mercados internacionales los cuales sufrieron desabasto de sus productos y así afectar directamente sus ventas.

Según indica Canales (2021) sobre la escasez del cartón en Costa Rica:

En la actualidad existe un gran atraso en las entregas de insumos y productos terminados a nivel mundial que pone en riesgo el abastecimiento de ciertos

productos, que se ha venido agravando por los problemas atmosféricos y la escasez de camioneros y personal portuario. (párr. 9)

Agregando a lo mencionado sobre el desabastecimiento, SafeLink (2021) indica lo siguiente:

Cientos de miles de contenedores partieron llenos de mercancía desde China hasta Occidente, principalmente Estados Unidos y países de Europa. Sin embargo, con la llegada del coronavirus, las operaciones logísticas de los puertos de todo el mundo se detuvieron como medida de prevención.

Por lo tanto, al reactivarse, los contenedores llegaron a sus destinos, se vaciaron, pero no volvieron a llenarse para volver a su puerto de origen.

A causa del cierre de fábricas, desabasto de productos y materiales, menor cantidad de personal, disminución en el ritmo de trabajo, etc., no fue posible llenar estos contenedores y además, se dispararon los precios.

Debido a esto es que estos cientos de miles de contenedores se encuentran detenidos en los puertos de Occidente sin posibilidad por actividad y recursos para volver a China y contar con el mismo ritmo de actividad de comercio al que estábamos acostumbrados. (párr. 5,6,7 y 8)

Unidad de análisis 2: Comercio Internacional

La segunda unidad de análisis obedece a identificar los principales efectos que ha tenido la crisis en el comercio Internacional y como este se ha visto reflejado en las operaciones tanto de los países como en Costa Rica.

Para entender mejor este concepto, Calderon (2022) define el comercio internacional como:

El comercio internacional se define como toda aquella actividad económica en la que personas o empresas de diferentes países, realizan un intercambio de productos o servicios. Dicha actividad económica involucra la compra, venta o el intercambio

de productos y servicios, en diferentes monedas, así como métodos de pago. (párr. 1)

Dentro del comercio internacional se ven involucradas todos los procesos de las importaciones, exportaciones y la cadena de suministros; permitiendo así el intercambio internacional de productos.

Este proceso genera grandes beneficios para las economías mundiales, para esto Lopez (2018) indica:

El comercio internacional se considera una parte muy importante del crecimiento económico global. Su nacimiento surge por la incapacidad de producir todo lo que una economía necesita para desarrollarse. No todos los países tienen todos los bienes, y aunque los tengan, no todos tienen todos los bienes de la mejor calidad. Su desarrollo implica muchos beneficios para la economía y su crecimiento.

Un ejemplo de ello se encuentra en la energía. El petróleo es una fuente de energía, sin embargo, pocos países lo producen en cantidades suficientes para autoabastecerse. Como carburante, el petróleo es necesario para el transporte, la calefacción o la producción industrial de plásticos. Si un país no dispone de petróleo suficiente, solo le queda una opción: comprarlo del exterior.

Para ilustrar otro ejemplo, supongamos un país que produce café. Tiene los medios para producir el café que su nación consume. Sin embargo, por condiciones geográficas relacionadas con el clima o la calidad de la tierra, lo produce de mala calidad. Y no solo lo produce de mala calidad, sino que además el coste de producción es mayor. Es indudable que acabará importando café de otros países que lo producen más barato y de mayor calidad. (párr. 11,12,13)

Después de la debida tabulación de resultados, se logró conformar ocho categorías de análisis con las cuales se alcanza el segundo objetivo. Las categorías son:

1. Inflación
2. Poder adquisitivo

3. Flujo de las mercancías
4. Cargas desviadas
5. Política fiscal
6. Ley Alivio
7. Contracción de las economías
8. Cierre de negocios

Categoría 1: Inflación

Descripción.

En esta categoría se hace referencia a la inflación que ocasionó en las economías toda la situación de la crisis. Las fuentes de información coincidieron en expresiones como las siguientes:

- ✓ *“Un aumento en los costos de los bienes en intercambio, pues el costo del transporte incide directamente en el costo final del producto.” (Entrevistado 1)*
- ✓ *“Sin duda alguna, la afectación en cierre de negocios, pérdida de empleo, disminución de ingreso de turistas. Sumado a un aumento en la inflación que afecta al mundo entero.” (Entrevistado 2)*
- ✓ *“Escasez
Alza en los precios de los productos
Alza en los Fletes.” (Entrevistado 3)*
- ✓ *“Inflación de costos de materia prima y productos terminados.” (Entrevistado 4)*
- ✓ *“Aumento general en el costo de la vida al aumentar el costo final y precios de los productos sobre todo de consumo masivo.” (Entrevistado 5)*

- ✓ *“Los países del orbe, hemos sentido el efecto de la crisis de contenedores, con fuertes incrementos de costos por viajes de las navieras (costo por contenedor), donde el valor de un contenedor promedio de Asia paso de 1500 USD a 20000 USD en cuestión de meses. Adicionalmente el incremento en precio del combustible agravó la situación, de modo que por un largo periodo los consumidores hemos estado comprando productos, cuyo costo por transporte se encareció desproporcionadamente.” (Entrevistado 6)*

- ✓ *“El mayor reflejo que se ha visto es el alto costo de los productos y no podemos dejar de lado la escasez de muchas líneas.” (Entrevistado 7)*

- ✓ *“Como empresario la inflación afecto mucho el sector de construcción llevándolo a una contracción muy seria en los últimos meses del 2022, esto genero menos ventas y nos obligó a hacer cambios en nuestro concepto de negocio.” (Entrevistado 8)*

Análisis.

Tal como lo comentaron los entrevistados, uno de los efectos más influyentes que ha tenido la crisis en el comercio internacional ha sido la inflación; esta se presenta en prácticamente todos los países del mundo y se vio gravemente alterada por este periodo revoltoso en donde se presentaron muchos cambios económicos, sociales y culturales de manera desprevénida. Las sociedades han tenido que enfrentar alteraciones drásticas en su manera de vivir sin tiempo de asimilar que es lo que sucede.

Una de estas alteraciones ha sido el aumento en el costo de la vida, el cual ha sido generado por todos los acrecentamientos en los costes productivos y de transporte, como se ha visto en los montos de los fletes marítimos que se han hasta triplicado. Es por esta razón que los productos han presentado precios mucho más elevados a los que tenían antes de que iniciara la crisis y la pandemia. Además, estos mismos incrementos han provocado que muchos productos estén en escasez.

Con respecto a Costa Rica, Swissinfo (2023) menciona en el blog sobre la inflación del 2022 lo siguiente “La inflación en Costa Rica durante 2022 se ubicó en el 7,8 %, la cifra más alta de la última década informó este viernes el estatal Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)” (párr. 1).

En relación con la inflación, Cerdas (2023) indica lo siguiente:

Pese a que sigue cediendo, la variación interanual de la inflación en el país se mantiene aún por encima del límite superior del rango de tolerancia determinado por el Banco Central de Costa Rica (BCCR), que es de ± 1 punto porcentual alrededor de la meta de inflación de 3%.

En 2022, este indicador llegó a alcanzar lo que habría sido el punto máximo del presente episodio inflacionario en agosto (12,13%), y en los cuatro meses siguientes mostró una desaceleración. (párr. 3 y 4)

Categoría 2: Poder adquisitivo

Descripción.

En esta segunda categoría para la segunda unidad, se detalla cómo se vio afectado también el poder adquisitivo de los consumidores. Dentro de las respuestas en relación con este tema se encuentran las siguientes:

- ✓ *“Retrasos en abastecimientos, costos altos, que generan la búsqueda de adecuación de costos”. (Entrevistado 1)*

- ✓ *“A mi parecer ha habido cambios importantes en costos por contenedor, y logística. Cuando antes se compraba con un mes de antelación, hoy clientes y proveedores adelantan sus presupuestos para lograr tener mercadería a tiempo. Hoy a esta fecha ya se ven disminuciones en los costos que fueron impactados por la pandemia.” (Entrevistado 2)*

- ✓ *“Alza en los costos de los fletes.” (Entrevistado 3)*

- ✓ *“Escasez de mercadería y costos operativos muy altos tanto en las exportaciones como importaciones.” (Entrevistado 4)*
- ✓ *“... aumento en los precios, disminución de la economía, aumento en el costo de la vida.” (Entrevistado 5)*
- ✓ *“Costa Rica, se ha afectado en incremento de precios de todos los productos, tanto importados como de producción local, los productos importados, afectados de forma directa por el costo de los contenedores, mientras que la producción local, porque tantos componentes como insumos, se han encarecido por el mismo efecto y por tanto generan incrementos en toda la escala de precios” (Entrevistado 6)*
- ✓ *“Aumentar los precios, tener más inventarios, despedir trabajadores, bajar los costos de operación” (Entrevistado 7)*
- ✓ *“Al romper la cadena de desabastecimiento los problemas de escasez y precios altos desaceleran la economía y la gente simplemente no tiene el dinero suficiente para comprar algo que dos años antes costaba la mitad.” (Entrevistado 8)*

Análisis.

Una de las secuelas más impactantes ha sido la disminución del poder adquisitivo; como lo mencionan los entrevistados, dado el aumento en el precio de todos los productos ya sea importados o locales, esto ha influido en que las personas no cuenten con el dinero suficiente para comprar algo que antes de toda esta crisis costaba mucho menos. Esto se hace aún más fuerte con la influencia del desempleo.

De acuerdo con el INEC (2022) sobre el poder adquisitivo del 2022, menciona lo siguiente:

La cantidad de bienes o servicios que pueden adquirir los hogares con sus ingresos actuales es menor a lo que podía comprar el año pasado, es decir hubo una pérdida

del poder adquisitivo o caída en los ingresos reales en 2022 respecto al 2021 y fue de -6,2 %. (párr. 1)

Sobre el comportamiento de la pobreza, los resultados de la Enaho 2022 revelan, que el porcentaje de hogares costarricenses en pobreza es de 23,0 %, es decir no hay variación con respecto al año anterior, convirtiéndose en la segunda cifra más alta a nivel histórico en el país. Este porcentaje equivale a 399 439 hogares en situación de pobreza, 15 934 hogares más en comparación al año 2021. (párr. 2)

Se puede observar también en las empresas, como lo mencionan en las respuestas, los equipos de compras y logística han tenido que implementar medidas para enfrentar esta situación y una de ellas es la revisión de presupuesto, para poder adquirir lo necesario y que además llegue a tiempo para entregar a los clientes, se han visto en la obligación de adelantar los presupuestos y las compras; anteriormente podían hacer sus pedidos con un mes de antelación y tenían la capacidad de pagarlo, ahora requieren de más tiempo para poder afrontar esa inversión.

Adicional, Solís (2023) indica lo siguiente:

El alto costo de la vida definió el año anterior, con el IPC alcanzando una variación interanual del 12,13% en agosto, después de una subida constante durante todos los meses anteriores. No obstante, a partir de septiembre la inflación empezó a bajar hasta situarse en el 7,88% anual. (párr. 3)

Categoría 3: Flujo de las mercancías

Descripción.

Para esta categoría 3 se refleja como parte de los efectos que ha generado en el comercio esta crisis ha sido en el flujo de mercancías a nivel mundial. Los expertos detallan lo siguiente:

- ✓ *“Retrasos en abastecimientos, costos altos, que generan la búsqueda de adecuación de costos.”. (Entrevistado 1)*

- ✓ *“Específicamente en el mercado de componentes electrónicos hemos sufrido demoras considerables en tiempos de entrega de productos. Disminución en la capacidad de producción de las fábricas por empleados con COVID.” (Entrevistado 2)*

- ✓ *“Creo que la afectación más grande es la escasez de materias primas y productos terminados.” (Entrevistado 3)*

- ✓ *“Escasez de mercadería y costos operativos muy altos tanto en las exportaciones como importaciones.” (Entrevistado 4)*

- ✓ *“Una baja en las ventas por escasez de productos de importación, eso lleva a tomar medidas necesarias para mantener y conservar la empresa en un buen estado sin necesidad de despidos.” (Entrevistado 5)*

- ✓ *“El flujo de las mercancías, como lo conocíamos ha sido alterado, dado que las cargas con manufacturas concentradas en China se han empezado desviar a otros puntos del mundo, dando paso a lo que se conoce como “nearshoring”, lo que significa que las grandes industrias están buscando una migración de sus procesos productivos a localizaciones más cercanas a sus clientes finales, en el caso de USA ha migrado muchas de sus operaciones a México.” (Entrevistado 6)*

- ✓ *“El mayor reflejo que se ha visto es el alto costo de los productos y no podemos dejar de lado la escasez las muchas líneas” (Entrevistado 7)*

- ✓ *“La crisis se refleja de distintas formas: La crisis sanitaria del COVID cambio la conducta de los consumidores temporal y permanentemente, si a esto se suma el cierre de fronteras y muelles más el cierre de fábricas en varios países el resultado es desabastecimiento y aumento de la demanda en algunos productos por ende el aumento de precios al consumidor” (Entrevistado 8)*

Análisis.

El flujo de las mercancías ha sido perjudicado en gran magnitud, tal como se observa en las respuestas de los entrevistados, este ha sufrido variaciones significativas que han llevado a la necesidad de evaluar la posibilidad de cambiar los mercados de proveedores. La mayoría de los países compran a China, pero este ha sido uno de los países más afectados por la crisis y debido a esto no ha tenido la capacidad de abastecer a sus compradores con normalidad; dado esto, los compradores han tenido que cambiar su punto de suministro y buscar en mercados que están mejor ubicados geográficamente.

Además de esto, con los cambios presentados en la crisis sanitaria los consumidores modificaron su conducta, interesándose en nuevos productos o en otras líneas de venta. Siendo así, los productores y comerciantes se han dado a la tarea de estudiar los nuevos mercados para poder suplir esas nuevas necesidades, dando paso a crear nuevas rutas de envío para evitar tantos retrasos y desabastecimiento si se utilizan las que normalmente se conocían las cuales estas congestionadas.

Sobre esta afectación, Martínez (2021) indica lo siguiente:

La explicación de lo que ocurre tiene varias aristas, donde la primera es que, por la demanda de artículos para enfrentar la situación de salud, las navieras movieron una infinidad de contenedores que no regresaron a los centros de producción, principalmente en Asia, por lo que ahora faltan para embarcar las mercancías.

En el seguimiento del flujo productivo, las materias primas, partes, piezas y productos semielaborados disminuyeron el suministro a las industrias por déficit de embarques, que a su vez detuvieron las producciones por esas causas y también por la enfermedad o cuarentena de los trabajadores. (párr. 7 y 8)

Agregando a la información proporcionada, en la entrevista realizada a Dyalá Jiménez Figueres, exministra de Comercio Exterior, directora y coordinadora de la Comisión de Comercio Internacional de la Cámara de Comercio de Costa Rica, por Corrales (2021) (Corrales, 2021), señala lo siguiente:

Los cuellos de botella están principalmente en los puertos, tanto de salida como mayormente en los puntos de transbordos; en nuestro caso, los que se dan en Manzanillo (México) y Balboa (Panamá).

De los 10 más grandes del mundo, ocho están en China. De esos ha habido varios con paralizaciones porque el personal estaba contagiado y han tenido que poner los puertos en cuarentena; a esto se suman las condiciones climáticas, donde se han estado recibiendo en las costas tifones y las operaciones de las salidas y llegadas de barcos se han tenido que ver interrumpidas. (párr. 6 y 7)

Categoría 4: Cargas desviadas

Descripción.

Basado en las respuestas de los expertos, para esta cuarta categoría se identifica el problema de desviación de cargas que han sufrido los comerciantes, derivado de las distintas alteraciones ocasionadas. Esto se evidencia con las siguientes frases:

- ✓ *“Algunos países tuvieron más afectación que otros, por ejemplo, Estados Unidos, donde se documenta congestión sin precedentes para la cadena de suministro en los puertos a finales del 2021. Caso del Canal de Panamá donde numerosos Barcos tuvieron que esperar hasta semanas para poder transitar. En los ocho primeros meses del año se produjo un incremento de aproximadamente un 25% más en el envío de carga hacia Estados Unidos desde Asia en comparación con el mismo periodo de 2019, antes de la pandemia, según Container Trades Statistics.” (Entrevistado 2)*

- ✓ *“Escasez de materias primas y de producto terminado en todas las áreas.” (Entrevistado 3)*

- ✓ *“Escasez de materia prima y productos acabados. Costos y precios elevados.” (Entrevistado 4)*

- ✓ *“Como logística, vi afectado de flujo de los contenedores de Asia a Centroamérica, lo que obligo a mi equipo de trabajo a buscar alternativas para garantizar el flujo de contenedores, especialmente para solventar tener productos de temporada disponibles en las fechas correctas. También vi cómo se tuvo replantear el origen de las mercancías, especialmente productos como fruta de temporada que por estrategia de precios se cambió de USA a sur América y Europa.” (Entrevistado 6)*

- ✓ *“La mayor afectación que ha tenido el comercio a nivel internacional es la inseguridad, he visto que grandes empresas están sobre una bomba de tiempo, no se sabe si es mejor vender o tener la mercancía” (Entrevistado 7)*

- ✓ *“... Promover el consumo interno y mantener el empleo con bajas expectativas de crecimiento ejemplo China.*

Países con gran poder adquisitivo como China han podido comprar materias primas y combustibles a precios muy baratos. Ejemplo China compro el gas natural a Rusia hasta con 40% de descuento.

México se está promocionando como un destino de inversión para empresas globales y generar salarios de calidad.” (Entrevistado 8)

Análisis.

Una consecuencia de los cierres de los puertos ha sido también esta alteración en los trayectos de los barcos, debido a que muchos de los principales puertos del mundo se han visto en obligación de frenar sus operaciones o tienen mucho atraso en trámites aduaneros y en el despacho de los portacontenedores, las navieras han recurrido a nuevas estrategias de movilización para que no se vea afectado el tránsito marítimo, en donde la principal acción ha sido el desvío de las mercancías; así como lo mencionan los entrevistados en las preguntas.

Otro afecto que observó fue que, por la inoperancia portuaria, muchas veces los contenedores llegan a ubicaciones erróneas, generando así gastos adicionales para las navieras por movilización de estos buques al lugar que debería ser. Alterando así el valor final del flete y por consecuente el valor final del producto.

Categoría 5: Política fiscal

Descripción.

En esta quinta categoría para la segunda unidad de análisis, se señala como una de las consecuencias de este fenómeno ha sido los cambios que han tenido que ocurrir en la política fiscal no solo de Costa Rica. Se detallan las siguientes frases haciendo referencia a este tema:

- ✓ *“La importancia de volver a pensar en las estrategias de desarrollo, y asegurar las cadenas de suministro de bienes necesarios que requieren productos importados. Algunos países han adoptado ajustes a la política monetaria, estrategia y apoyo al crédito, ajustes a la política fiscal, así como medidas para apoyar al sistema financiero.” (Entrevistado 2)*

- ✓ *“Despido de personal
50% de rebaja en los salarios de todos los trabajadores de la empresa.
Readecuación de deudas con más plazos con el banco.
Aplicación de ley alivio con las importaciones.” (Entrevistado 3)*

- ✓ *“Dado que la crisis de contenedores es un factor externo a la política pública de los países, creo que es más bien la empresa privada la que ha jugado un papel preponderante en la definición de estrategias orientadas a sostener o evitar más impactos, ante la volatilidad del costo de los contenedores. Algunos países toman medidas conservacionistas buscando el consumo de productos locales y otros más bien buscan apalancar el efecto de la crisis con políticas públicas orientadas a apoyo económico como lo hizo USA. En el caso de Costa Rica, apoya al importador mediante una política que afecta los procesos aduanales y costos de importación.” (Entrevistado 6)*

Análisis.

Uno de los efectos más importantes que ha tenido la crisis en el comercio internacional ha sido, como lo mencionan los entrevistados, la necesidad de los países de aplicar ajustes a sus políticas monetaria, fiscal y públicas. Esto con el fin de ayudar a todos los productores y comerciantes que se han visto gravemente afectados por las consecuencias de la crisis.

Para el caso específico de Costa Rica, el gobierno de la República ha implementado una serie de acciones para mejorar la situación y ayudar a la población en general, dentro de las cuales se mencionan, según el comunicado oficial de Gobierno de Costa Rica (2020), las siguientes:

El Ministerio de Hacienda presentará un proyecto de ley para autorizar una moratoria tributaria; es decir una posposición en el pago de los impuestos de renta, IVA y aranceles de aduanas de las empresas y PYMES por un periodo de tres meses a partir de la entrada en vigencia de la ley. Los montos de los impuestos correspondientes a ese periodo tendrán que ser cancelados por los contribuyentes antes del 31 de diciembre, sin intereses ni multas. (párr. 17)

Categoría 6: Ley Alivio

Descripción.

Parte de los efectos en el comercio ha sido la necesidad de los gobiernos de aplicar nuevas ayudas a los productores y comerciantes locales, como es el caso de la creación de la Ley Alivio. Se evidencia este elemento en las siguientes respuestas:

- ✓ *“Bueno a nivel nacional, ha sido fijar por medio de la ley 10162, Montos de Flete inferiores a los de mercado, que sirvan para establecer la base impositiva en el cálculo de impuestos.”. (Entrevistado 1)*

- ✓ *“... Algunos países han adoptado ajustes a la política monetaria, estrategia y apoyo al crédito, ajustes a la política fiscal, así como medidas para apoyar al sistema financiero.” (Entrevistado 2)*

- ✓ *“Creación de leyes como la Ley Alivio para ayudar en el pago de los derechos de importación.” (Entrevistado 3)*
- ✓ *“Decreto de alivio fiscal para los fletes internacionales (se toma como base un monto menor del flete para el cálculo de impuestos de nacionalización de mercadería).” (Entrevistado 4)*
- ✓ *“... otros más bien buscan apalancar el efecto de la crisis con políticas públicas orientadas a apoyo económico como lo hizo USA. En el caso de Costa Rica, apoya al importador mediante una política que afecta los procesos aduanales y costos de importación.” (Entrevistado 6)*
- ✓ *“En el país salió a relucir el mal manejo de los fondos públicos. CR se puede comparar con una persona con la tarjeta de crédito llena y sin suficientes ingresos para ni siquiera hacer el pago mínimo, esto ha traído un efecto de altos intereses y desempleo, variables con las que ningún país puede funcionar bien.” (Entrevistado 8)*

Análisis.

La ley alivio ha sido una de las principales acciones que ha impulsado el Gobierno de Costa Rica para solventar los efectos que ha ocasionado la crisis en el país. Los entrevistados a mencionan en sus respuestas y hacen referencia a que esta medida que brinda el gobierno ha sido de bastante ayuda para bajar los costes por pago de impuestos y, así, disminuir los precios de los productos, los seguros y los fletes.

Según se explica en el Financiero por Perez (2022), lo que establece la Ley es lo siguiente:

Empresarios podrán pagar menos impuestos, durante un año, a la hora de importar mercancías por vía marítima con destino a Costa Rica en contenedores o en carga general. Esto, como beneficio de la Ley de Alivio Temporal por Costos de Transportes Marítimo para las Importaciones Nacionales, con el Fin de Mitigar la

Crisis de los Contenedores (10.162), la cual entró a regir el 30 de marzo de este año. (párr.1)

De acuerdo con Sistema Costarricense de Información Jurídica (2020) señala que la Ley indica los siguiente:

ARTÍCULO 4- Moratoria de aranceles

Sin perjuicio de lo indicado en la Ley 7557, Ley General de Aduanas, de 20 de octubre de 1995, los importadores, y que a la vez estén inscritos como contribuyentes en el Registro Único Tributario de la Dirección General de Tributación, podrán nacionalizar, durante los meses de abril, mayo y junio de 2020, las mercancías sin pagar los aranceles correspondientes. Se excluyen de esta medida los productos agrícolas y pecuarios clasificados del capítulo 1 al 24 del Sistema Arancelario Centroamericano y se mantendrán los mecanismos establecidos en la normativa nacional, ante un posible desabasto. (párr. 10)

Categoría 7: Contracción de las economías

Descripción.

Además de los temas mencionados anterior mente, para esta séptima categoría se menciona la contracción que han sufrido las economías a nivel mundial como parte de los daños ocasionados, de acuerdo con lo mencionado en las entrevistas. Algunas de las frases son:

- ✓ *“Con sobrepagos en el servicio de Transporte, en razón de una demanda superior a la oferta y los cargos de las navieras por el congestionamiento.”. (Entrevistado 1)*

- ✓ *“Sin duda alguna, la afectación en cierre de negocios, pérdida de empleo, disminución de ingreso de turistas. Sumado a un aumento en la inflación que afecta al mundo entero.” (Entrevistado 2)*

- ✓ *“Creo que la afectación más grande es la escasez de materias primas y productos terminados.” (Entrevistado 3)*
- ✓ *“Falta de producto para comercializar y falta de liquidez.” (Entrevistado 4)*
- ✓ *“El efecto ha sido el mismo, escasez de producto, aumento en los precios, disminución de la economía, aumento en el costo de la vida.” (Entrevistado 5)*
- ✓ *“La crisis de contenedores y la contracción de las economías hizo que muchos productos que exportar Costa Rica, se vieran afectados y se redujera el mercado, así por ejemplo los productores de flores de exportación reportaron reducción significativa en sus exportaciones durante pandemia.” (Entrevistado 6)*
- ✓ *“Aumentar los precios, tener más inventarios, despedir trabajadores, bajar los costos de operación” (Entrevistados 7)*
- ✓ *“La crisis se refleja de distintas formas: La crisis sanitaria del COVID cambio la conducta de los consumidores temporal y permanentemente, si a esto se suma el cierre de fronteras y muelles más el cierre de fábricas en varios países el resultado es desabastecimiento y aumento de la demanda en algunos productos por ende el aumento de precios al consumidor.” (Entrevistado 8)*

Análisis.

La contracción económica, según Morales (2020) se define como “es un hecho económico en el que la economía sufre una reducción general en la producción de bienes y servicios en un mercado. Esta reducción puede producirse por factores externos, así como por factores internos.” (párr. 1)

Muchos factores influyen en la contracción de las economías, algunos de estos son mencionados por los entrevistados. La pérdida de empleos por cierre de empresas o por reducción

de gastos, el aumento de los precios que reduce el poder adquisitivo de los consumidores y si no hay ventas, no hay ganancia, y que además de eso impulsa el crecimiento de la inflación lo que afecta directamente las economías de las familias, la reducción de exportaciones que ocasiona menos ingresos de divisas al país, entre otros. Todos estos son ejemplos de los hechos que han sacudido a las economías.

Para que la situación económica de un país se mantenga en buen estado debe tener un intercambio de bienes fluido; el comercio internacional es esencial para que un país y su economía funcionen. Por ello, el mundo está presenciando tanta reducción a nivel económico, porque esa comercialización no se está dando, o al menos de una manera correcta. Se puede observar en el desabastecimiento de mercados, en el aumento de costos de producción que llevan a un incremento en los precios, en la poca disponibilidad para movilizar las cargas a diferentes partes del mundo y en el gran nivel de desempleo que se afronta.

Dentro de esta afectación, Elizondo (2021) menciona lo siguiente:

Con la pandemia del COVID-19 se ha dado una serie de impactos negativos en el ámbito económico mundial, debido a cierres de puertos y de fábricas, desabastecimiento de materia prima y bienes de consumo, saturación de puertos, aumento en los tiempos de recepción de las mercancías; entre otros. (párr. 2)

Categoría 8: Cierre de negocios

Descripción.

Como última categoría para esta segunda unidad de análisis, se identifica en las respuestas de los entrevistados, el cierre de negocios que provocaron las alteraciones devastadoras a raíz de esta crisis. Se evidencia en las respuestas:

- ✓ *“Búsqueda de alternativas de eficiencia y eficacia, mayor producción, lo incide en los costos marginales de producción”. (Entrevistado 1)*

- ✓ *“Sin duda alguna, la afectación en cierre de negocios, pérdida de empleo, disminución de ingreso de turistas. Sumado a un aumento en la inflación que afecta al mundo entero.” (Entrevistado 2)*
- ✓ *“Desempleo, cierre de negocios.” (Entrevistado 3)*
- ✓ *“Cierre de fábricas y precios muy elevados al consumidor final.” (Entrevistado 4)*
- ✓ *“La influencia o resultado de esta crisis en Costa Rica ha sido el desempleo, algunas empresas murieron y otras se fortalecieron, en algunos campos el consumo aumentó como en los Supermercados, jamás habían vendido tanto, fue obvio el efecto trabajo en casa y otros factores.” (Entrevistado 5)*
- ✓ *“La crisis de contenedores y la contracción de las economías hizo que muchos productos que exportar Costa Rica, se vieran afectados y se redujera el mercado, así por ejemplo los productores de flores de exportación reportaron reducción significativa en sus exportaciones durante pandemia.” (Entrevistado 6)*
- ✓ *“Desempleo, cierre de negocios, aumento en los precios.” (Entrevistado 7)*
- ✓ *“... si a esto se suma el cierre de fronteras y muelles más el cierre de fábricas en varios países el resultado es desabastecimiento y aumento de la demanda en algunos productos por ende el aumento de precios al consumidor.” (Entrevistado 8)*

Análisis.

Debido a los altos costos para mantener una empresa activa por causa de la crisis, muchas empresas se vieron en la obligación de cerrar sus operaciones; así lo indican en las respuestas las personas entrevistadas. Dado a los fuertes cambios que trajo consigo la pandemia, que causó esta fuerte crisis en el comercio, muchos negocios se desplomaron en el intento de sobrellevar la situación catastrófica que se presentó.

Por causa de la crisis los comercios se vieron en la necesidad de tomar medidas drásticas para compensar los efectos que se presentaron; entre estas se puede mencionar la reducción del personal, lo cual llevó a niveles de desempleo exuberantes. Adicional, tuvieron que enfrentar aumentos abusivos en el transporte de contenedores ya que se llegó al punto en el que las navieras le brindaban los espacios a los clientes que estuvieran dispuestos a pagar la mayor cantidad de dinero, por esto, los precios de los fletes llegaron a montos que para algunas empresas resulta impagable.

Otro aspecto que influyó en el cierre de los negocios fue que los costos de producción aumentaron, esto gracias a que traer los productos resulta más caro y de manera directa incrementa el precio al consumidor; por esta razón los comerciantes se vieron en la necesidad de agregar a sus mercancías estos incrementables, generando así que llegara a un precio que no es atractivo para los consumidores; al momento que esto ocurre surgen 2 caminos, venderlo a un precio menor, lo cual no es rentable ni sostenible para la empresa o vender a un precio muy alto, lo cual no es factible porque las personas no lo van a querer comprar; por tanto, para muchas la decisión final fue mejor liquidar el negocio.

Según lo que menciona el periódico de La Nación por Rodríguez (2022) en relación con la afectación de las empresas de Costa Rica, se encuentra lo siguiente:

El 90,4% de las empresas de Costa Rica enfrentaron, el año pasado, alguna afectación económica por la pandemia, porque se les redujeron los ingresos y las ventas, al tiempo que debieron incrementar los gastos de operación. Así lo reveló un estudio difundido este jueves por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (párr.1)

Otro aspecto que se debe resaltar sobre este cierre es el mencionado por Sempere (2021): La crisis del Covid-19 se ha llevado por delante algo más de 207.000 empresas, una de cada seis, y ha obligado a echar el cierre a 323.000 autónomos, el 10% del total, en apenas seis meses. Este es el balance publicado este miércoles por el Instituto

Nacional de Estadística (INE), en su primer análisis de la demografía empresarial ante la pandemia. (párr. 1)

Agregando a este comentario sobre la gran cantidad de empresas que han cerrado en Costa Rica, se puede señalar lo que comenta Sibaja (2021):

Costa Rica sigue sin recuperar más de mil empresas que cerraron durante el 2020 debido a la crisis económica acrecentada por la pandemia del Covid-19, según datos de la Cámara de Comercio de Costa Rica (CCCR).

A finales del 2019, 73.055 empresas estaban registradas en la economía costarricense, esa cifra se contrajo a 68.946 entre abril y junio del 2020 y hasta setiembre del 2021, se reportaban 72.034 empresas. (párr. 1 y 2)

Unidad de análisis 3: Estrategias

Esta última unidad de análisis valora las estrategias y soluciones que han tenido que implementar las diferentes empresas, enfocado en las empresas de distribución, para solventar o compensar todos esos efectos y daños que ha causado la crisis de contenedores a lo largo de su periodo de desarrollo. Esto con el fin de contextualización del tercer objetivo.

Según Westreicher (2020), se define las estrategias como “un procedimiento dispuesto para la toma de decisiones y/o para accionar frente a un determinado escenario. Esto, buscando alcanzar uno o varios objetivos previamente definidos.” (párr. 1)

Además, Westreicher (2020) señala que existen los siguientes tipos de estrategias en el ámbito económico y empresarial:

Estrategia empresarial: Es una metodología que busca alcanzar un objetivo por medio de un plan de acción que se descompone en objetivos estratégicos para cada área funcional de la organización.

Estrategia de negocio: Es la planificación por parte de una empresa de cara a la consecución de objetivos previamente establecidos. Se centra en el posicionamiento en el mercado y en la obtención de beneficios. En cambio, la

estrategia empresarial es más amplia y abarca todas las áreas de la compañía, pudiendo ser aquella orientada a lograr un mejor clima laboral, por ejemplo.

Estrategia de marketing: Es el plan de acción dispuesto para lograr el objetivo comercial, ya sea aumentar las ventas o la participación en el mercado. Tenemos, por ejemplo, la estrategia push y la estrategia pull.

Estrategia de inversión: Son los lineamientos que el inversionista va a seguir al momento de armar su portafolio. Por ejemplo, puede ser que decida destinar un 50% a instrumentos de renta fija y el otro 50% a renta variable. (párr. 5,6,7 y 8)

De la presente unidad se derivaron 8 categorías de análisis:

1. Nuevos mercados de abastecimiento
2. Adaptación
3. Decisiones empresariales
4. Medidas de mitigación
5. Estrategia de negocio
6. Inversión Extranjera
7. Negociaciones empresariales
8. Inventarios

Categoría 1: Nuevos mercados de abastecimiento

Descripción.

La presente categoría evidencia la necesidad, a la cual han llegado los compradores, de buscar nuevos mercados para cumplir con el abastecimiento, dado que se han experimentado dificultades con los que ya acostumbraban a trabajar. Las frases que expresaron los entrevistados en relación con este tema son:

- ✓ *“Mediante la búsqueda de mercados alternativos, que le puedan suministrar los productos o sustituir los productos por otras alternativas, pues se tiene que estimar el costo final del bien y sí el mercado está en disposición de pagar el bien”. (Entrevistado 1)*

- ✓ *“Ser competitivos, buscar nuevos mercados.” (Entrevistado 3)*

- ✓ *“Buscando alianzas comerciales estratégicas con los principales proveedores de materia prima como de artículos acabados.” (Entrevistado 4)*

- ✓ *“Esta pregunta requiere una respuesta muy extensa, pero, recordemos que hoy día lo que manda es el precio de las cosas, a nivel nacional e internacional tenemos que ser competitivos para poder vender, de ahí la guerra comercial incansable entre USA y China.” (Entrevistado 5)*

- ✓ *“Redefinición de estrategia de precios y costos, a partir de la oferta disponible, de modo que se busca alternativas de proveedores y capacidades en regiones que no fueran las de importación regular.
Análisis y redefinición del sourcing de mercancías, para buscar la mejor combinación de costos y calidad de producto, de modo que cambiamos la producción de algunos productos de marca privada a factorías en diferentes partes de la región.” (Entrevistado 6)*

- ✓ *“La forma que veo más viable es abrirnos al mundo buscando otras alternativas.” (Entrevistado 7)*

- ✓ *“Bajar los gastos, despedir algunos empleados que no eran necesarios, extender horarios de atención, buscar productos diferenciadores con marca propia más accesibles para los clientes, mejores negociaciones con los proveedores, crear conciencia en los colaboradores que se debía hacer un mayor esfuerzo para lograr ciertos objetivos” (Entrevistado 8)*

Análisis.

Tal como lo mencionan los entrevistados, una de las soluciones y estrategias que se ha implementado en las empresas es buscar nuevas opciones de mercados para suplir sus productos y materias primas. Como consecuencia de los problemas en la logística que se han producido a nivel mundial, muchas de los grandes suplidores han sufrido atrasos en sus entregas a los clientes o incluso no les es posible proporcionar los pedidos; por este motivo, los clientes han tomado la decisión de buscar nuevos proveedores, en regiones más cercanas para evitar esas demoras y en sectores nunca explorados para conseguir sus suministros.

Se define el abastecimiento, según Galán (2021), como “proceso mediante el cual los proveedores facilitan medios al resto de grupos económicos o individuos, los cuales consiguen un determinado nivel de satisfacción o utilidad.” (párr. 1)

Otra solución que han efectuado las empresas es tener mercados locales identificados con el fin de solventar cualquier emergencia que se presente en el momento del abastecimiento de los proveedores. Debido a que se generaron tantos problemas al inicio de la crisis y no tenían más opción que los contactos que normalmente usaban y estos fueron los que no pudieron cumplir con las entregas, se optó por tener una segunda opción, a nivel nacional, para recurrir en caso de necesidad.

En relación con esta búsqueda de nuevos mercados, El Financiero (2021) menciona lo siguiente:

Los efectos en el mercado costarricense, un país altamente dependiente del comercio exterior, no se han hecho esperar, como se explica en un reportaje del El Financiero, de la semana anterior. El sector de ventas al por menor ha debido identificar nuevos proveedores en países más cercanos, usar rutas marítimas alternativas y hasta negociar directamente con las navieras, todo el con el propósito de poder atender la demanda de este fin de año, lo cual es crucial para contrarrestar los estragos sufridos durante la pandemia. La capacidad de respuesta es mayor en

las empresas transnacionales y las locales más grandes, pero para las pequeñas y medianas empresas nacionales la situación es extremadamente delicada. (párr. 4)

Categoría 2: Adaptación

Descripción.

La segunda categoría para esta tercera unidad de análisis explica como para poder sobrevivir a la situación de incertidumbre que se experimentó en la sociedad, las empresas y los países se vieron en la necesidad de poner en práctica su capacidad de adaptación. Para esto, los expertos señalan lo siguiente:

- ✓ *“Dado que resulta difícil alcanzar la efectividad vía precios o costos de materias primas, es encontrar o investigar mejores procedimientos y la investigación de nuevos mercados de abastecimiento y de ventas de bienes finales.” (Entrevistado 1)*
- ✓ *“En preguntas anteriores se menciona el plan de mejoramiento en el sector turismo, así como el aprovechamiento de recursos humanos muy preparados para atender la demanda de productos y servicios y así disminuir el desempleo.” (Entrevistado 2)*
- ✓ *“Haciendo más eficiente la gestión administrativa (ventas-recuperación-servicio-competitividad).” (Entrevistado 4)*
- ✓ *“Hay muchas formas dependiendo del funcionamiento y actividad de cada empresa, pero algo importante para siempre vender es diversificar y ser competitivo.” (Entrevistado 5)*
- ✓ *“Las empresas con resiliencia, y capacidad de adaptarse, pueden enfrentar de mejor manera las consecuencias de la crisis, sin embargo, una realidad es que para subsistir se requiere capacidad económica, alianzas estratégicas y disposición para hacer las cosas de forma diferente, en muchos casos, tomando riesgos financieros que no todos van a estar dispuestos a tomar.” (Entrevistado 6)*

- ✓ *“Los daños post pandemia económicos, sociales y de salud sumados a la gran inseguridad que se vive actualmente pone a CR en una situación complicada.*

Actualmente el sector productivo y empresarial del país tiene más que nunca la carga sobre sus hombros por lo que la misión del gobierno actual en convertir a CR en un país BUSSINESS FRIENDLY es algo como dicen para ayer y esta estrategia es para todo tamaño de empresa.

La inestabilidad en el tipo de cambio y los combustibles son solo un ejemplo de dos factores que no le ayudan a ningún empresario a poder hacer proyecciones de negocio, situación que tiene a un gran número de sectores viviendo una guerra de día a día.

Si el país logra llegar a un nivel de desempleo bajo automáticamente otros factores como la salud por ejemplo se va a ver beneficiada.” (Entrevistado 8)

Análisis.

De acuerdo con lo citado por los entrevistados en sus respuestas, parte de las acciones necesarias para sobrevivir a la crisis es la adaptación a la nueva realidad que se presenta en el mundo. Las alteraciones que trajo consigo la situación comercial que se generó a raíz de los problemas logísticos, genero cambios drásticos en la realización de las operaciones logísticas; por consecuencia los comercios se vieron en la necesidad de modernizar y digitalizar sus funciones.

Un criterio para considerar es que las empresas requieren de capacidad económica para implementar estas nuevas estrategias, ya que para poder hacerlas realidad esto implica una inversión monetaria y no muchas empresas están en condiciones debido a la crisis económica, lo que significa que deban incurrir en solicitud de préstamos y asumir riesgos financieros. Algunos de estos cambios ha sido la automatización de los procesos como por ejemplo en el manejo de sus almacenes para hacer más eficientes y tener mayor control.

Un ejemplo que se indica dentro de las respuestas de los entrevistados es el sector turismo, este se ha tenido que adaptar a la nueva realidad, permitiendo así que este servicio genere ingresos a los países y, además, brinde opciones de empleo a las personas que lo perdieron. Otro ejemplo

son los países que han optado por establecer alianzas estratégicas tomando en consideración los nuevos métodos para el intercambio de las mercancías y buscando beneficios para todas las partes involucradas.

Con respecto a la adaptación, Camarillo (2021) menciona lo siguiente:

La acelerada implementación de distintos procesos digitales debido a la emergencia sanitaria favoreció a estos actores de cara al futuro de acuerdo con Mastercard.

Para evaluar el impacto que tuvo en pequeñas, grandes y medianas empresas, la multinacional de servicios financieros desarrolló un estudio en el que el 80% de dueños de pymes declaró que la digitalización ha sido la única forma de poder sobrevivir a los efectos de la emergencia sanitaria.

Adicionalmente, un 41% confirmó haber aumentado sus ventas a través de canales digitales. (párr. 3,4 y 5)

Categoría 3: Decisiones Empresariales

Descripción.

Dentro de esta unidad de análisis se presenta la siguiente categoría en la cual se identifican las decisiones empresariales como parte de las soluciones implementadas. Las respuestas en relación con esta categoría son:

- ✓ *“Mayor eficiencia y eficacia, en procedimientos y producción”. (Entrevistado 1)*
- ✓ *“De manera inteligente se ha mejorado la infraestructura hotelera para ofrecer oficinas móviles y así buscar el crecimiento en el sector turismo. Cabe mencionar la inversión en mercadeo internacional para fomentar el regreso de turistas en esta industria tan importante para Costa Rica. Comentar adicionalmente como Intel vuelve a tomar relevancia y hace contratación a más de 200 empleados para fortalecer manufactura y operaciones.” (Entrevistado 2)*

- ✓ *“Controlando estrictamente sus costos reduciendo el personal.” (Entrevistado 3)*
- ✓ *“Sancionando la especulación de precios de los productores de materia prima y prestatarios de alquileres de contenedores y navieras.” (Entrevistado 4)*
- ✓ *“Hay muchas formas dependiendo del funcionamiento y actividad de cada empresa, pero algo importante para siempre vender es diversificar y ser competitivo.” (Entrevistado 5)*
- ✓ *“La innovación es clave, para que tanto importadores como exportadores, logren garantizar un espacio en el comercio internacional, de parte del gobierno, se ha visto el apoyo a la industria de exportación a través de ferias y promoción de los productos típicos en diferentes foros internacionales” (Entrevistado 6)*
- ✓ *“Reducir gastos, concientizar al trabajador y al patrón para que entendamos que esto es una lucha en común, trabajar más, no solo para ganar más sino al menos para mantener viva la empresa a la cual represento” (Entrevistado 7)*
- ✓ *“Controlando los gastos y lamentablemente despidiendo personal” (Entrevistado 8)*

Análisis.

Por causa de la crisis, las empresas han tenido la necesidad de tomar decisiones drásticas para su funcionamiento, algunas de estas son las que indican los entrevistados al momento de responder a las preguntas. Por ejemplo, el estricto control de gastos debido a la situación financiera que se presenta en el momento, derivando así una consecuencia de gran peso como lo es valorar una posición dentro de la empresa. Los despidos, como parte de la reestructuración y para hacerle frente a la inestabilidad, ha sido una herramienta muy utilizada por los empresarios.

La especialización es uno de los caminos que han tomado las empresas para poder sobrevivir ante las dificultades que se han presentado; estudiando y analizando sus líneas de producción e identificando cual es esta es su fortaleza y que además este sufriendo menor cantidad

de afectación debido a los aumentos en costos y desabastecimiento; esto para poder concentrar su promoción y posición en el mercado de manera que sea rentable y de beneficio para no llegar al cierre de la empresa.

Con respecto a las decisiones, EY (2021) menciona lo siguiente:

Las empresas tendrán que pensar en cómo volver a comprometerse con su fuerza laboral; cómo arreglar las cadenas de suministros rotas; cómo lograr una base de costos más baja y más ágil; y cómo reducir los riesgos operacionales y asegurar el acceso de los clientes.

A medida que decidan estas prioridades, también tendrán que pensar en lo que viene después. Los cambios en la economía global, la adopción de tecnología, las normas sociales y el comportamiento de los consumidores conformarán este futuro. (párr. 8 y 9)

Categoría 4: Medidas de mitigación

Descripción.

Como categoría 4 se establecen las medidas de mitigación; las cuales, de acuerdo con lo expresado por los expertos, han sido parte de las estrategias de los países para ayudar a sus comerciantes locales a subsistir ante la situación. Las respuestas fueron las siguientes:

- ✓ *“Aparte de las medidas a nivel de empresas privadas para salir adelante, como las indicadas anteriormente, se dictó una ley para disminuir la base impositiva para el pago de impuestos”. (Entrevistado 1)*

- ✓ *“Hago una referencia nuevamente a documentos de Cepal que pueden explicar mejor >
<https://www.cepal.org/es/comunicados/impulsar-la-reactivacion-economica-mitigar-efectos-negativos-la-pandemia-es-esencial-que>*

“En su Panorama Fiscal 2021, la CEPAL señala que una recuperación transformadora pos-COVID-19 requiere una nueva orientación estratégica de los gastos e ingresos públicos.” (Entrevistado 2)

- ✓ *“Que recuerde a nivel de aduanas y por el encarecimiento desmedido de los fletes se creó la ley alivio para calcular los impuestos a pagar sobre el flete estimado antes de pandemia. Los bancos renegociaron las deudas con sus clientes y dieron mejores plazos para la cancelación de los pasivos.” (Entrevistado 3)*
- ✓ *“Plazo extendido para los contribuyentes con el pago del IVA, disminución del monto de los fletes internacionales a tomar como referencia para el cálculo de impuestos de nacionalización.” (Entrevistado 4)*
- ✓ *“El gobierno vino a ceder ayudas a personas y empresas que solo vino a desmejorar más la economía del país, eso fue una estrategia política sin resultados, regalando no es la forma de ayudar, es trabajando.” (Entrevistado 5)*
- ✓ *“Los países han tomado diferentes enfoques de política pública para apalea el efecto de la crisis, en el caso de Costa Rica, implementó una medida que consiste en cobrar como base impositiva un precio de flete de referencia, similar al que se manejaba prepandemia, de modo que el valor en aduanas (base CIF) no se vea afectado por los precios “caros” que se pagan en realidad y por tanto los importadores pagan un monto de impuestos más accesible. Esta medida busca apoyar al importador que ya de por sí ha sido impactado fuertemente por la escalada de precios de fletes, materias primas y costo de los productos que se compran en el exterior” (Entrevistado 6)*
- ✓ *“La mala administración de los ingresos del gobierno paso una alta factura al país y no queda más remedio que poner más impuestos por que es imposible pensar en despidos de empleados públicos para bajar el gasto del estado.” (Entrevistado 8)*

Análisis.

Además de las acciones realizadas directamente por las empresas, los gobiernos han tenido que entrar en acción generando ayudas económicas para que los importadores y exportadores no se vean tan afectados financieramente; es así como lo señalan los entrevistados. Es un trabajo no solo de las empresas, sino también de los países, ya que estas organizaciones son las que cooperan para que la economía nacional se mantenga a flote.

En el caso de Costa Rica, una de las medidas mitigantes que implementó el gobierno fue la conocida Ley Alivio, la cual permite que los importadores realicen el cálculo para la base impositiva con un valor estimado para el flete similar al pagado antes de la pandemia, como se menciona anteriormente en la investigación, permitiendo así que esta figura no se vea tan perjudicada como lo sería teniendo que pagar con el monto tan alto que realmente están costeadando.

Otra medida efectuada es la renegociación de los plazos y tasas de los créditos, ya que demostrando la afectación que han tenido las empresas se puede brindar mejores condiciones para mejorar la liquidez de estas. En muchas ocasiones, entidades como los Bancos mundiales ofrecen fondos a los gobiernos para mejorar la economía de un país; los gobiernos ofrecen los dineros a bancos privados, públicos, cooperativas y mutuales quienes se encargan de brindar líneas de financiamiento con condiciones preferenciales y así poder lograr una mejor situación financiera.

En relación con esto último indicado, Banco Mundial (2021) señala lo siguiente:

El Directorio Ejecutivo del Banco Mundial aprobó hoy un préstamo de US\$300 millones a fin de apoyar los esfuerzos del Gobierno de Costa Rica para proteger los ingresos y empleos de las personas frente al impacto de la COVID-19, fortalecer a las pequeñas y medianas empresas (PYMES), reforzar la sostenibilidad fiscal y sentar las bases para una fuerte recuperación pospandemia con base en el desarrollo verde y bajo en carbono. (párr.1)

Adicional a este tema, Ministerio de Comercio Exterior (2021) menciona lo siguiente sobre Expo Pymes:

En otro punto de la sesión de este martes, la ministra de Economía, Victoria Hernández, informó sobre la realización de la ExpoPymes, del 5 al 7 de noviembre, en el Centro de Convenciones Costa Rica. El evento servirá para festejar el bicentenario de la independencia bajo el nombre: “Conmemorando Nuestro Talento”.

De acuerdo con la jerarca, en esta novena edición habrá 300 pymes, de las más diversas áreas productivas del país, con sus productos y servicios.

Se desarrollarán las siguientes actividades: 1. Mercado PYME: 300 empresas y emprendedores de los sectores de industria y servicios. 2. Rueda de negocios: con la organización de Procomer, se efectuarán citas virtuales para la generación de negocios entre empresas compradoras y pymes suplidoras de todo el país. 3. Asesoría: talleres y charlas virtuales con temáticas relacionadas a las necesidades de los emprendedores y pymes. 4. Galardón Pyme y Menciones Honoríficas/Especial: se premiará a las empresas ganadoras del Galardón 2021 (párr. 6,7 y 8)

Categoría 5: Estrategias de Negocio

Descripción.

Esta quinta categoría explica que las estrategias de negocio han permitido solventar o contrarrestar los efectos negativos de la crisis, estas han sido parte de grandes soluciones que permiten mejorar la situación económica. En relación con esta categoría se obtuvieron las siguientes frases:

- ✓ *“a. Estudio de mercados en forma más rigurosa*
b. Análisis de los Tratados de Libre Comercio, que brinda ventajas comparativas.
c. Búsqueda de productos sustitutos o sucedáneos en sustitución.”. (Entrevistado 1)

- ✓ *“... Cabe mencionar la inversión en mercadeo internacional para fomentar el regreso de turistas en esta industria tan importante para Costa Rica. Comentar adicionalmente como*

Intel vuelve a tomar relevancia y hace contratación a más de 200 empleados para fortalecer manufactura y operaciones.” (Entrevistado 2)

- ✓ *“Tuvimos un sobre stock en inventarios para compensar el faltante de producto internacional.” (Entrevistado 3)*
- ✓ *“Buscando alianzas comerciales estratégicas con los principales proveedores de materia prima como de artículos acabados.” (Entrevistado 4)*
- ✓ *“Sin duda de ningún tipo de sobrevivir, mantenernos, crecer, ser solventes tenemos que: ser competitivos, hoy día el precio manda en la mayoría de las cosas, casi en todas. Diversificar, así siempre vendemos, una cosa u otra, Buen servicio, marca una gran diferencia, ayuda en la toma de decisiones del consumidor.” (Entrevistado 5)*
- ✓ *“Con mi empresa implementamos distintos accionables, para reducir el impacto en costes y garantizar disponibilidad de mercancía, entre las acciones se destacó:
-Negociaciones a largo plazo con navieras y transportistas para fijar precios y volúmenes de contenedores.
-Nuevas logísticas, por ejemplo, crear una operación de HUB, donde la carga se fluía a de Asia a un país de Centroamérica, donde las navieras si generaban oferta de servicios y posteriormente se movilizó la carga vía terrestre al resto de la región.
-Redefinición de estrategia de precios y costos, a partir de la oferta disponible, de modo que se busca alternativas de proveedores y capacidades en regiones que no fueran las de importación regular.
-Análisis y redefinición del sourcing de mercancías, para buscar la mejor combinación de costos y calidad de producto, de modo que cambiamos la producción de algunos productos de marca privada a factorías en diferentes partes de la región.” (Entrevistado 6)*

- ✓ *“Reducir gastos, concientizar al trabajador y al patrón para que entendamos que esto es una lucha en común, trabajar más, no solo para ganar más sino al menos para mantener viva la empresa a la cual represento.” (Entrevistado 7)*
- ✓ *“Los tratados de libre comercio van a tener una gran relevancia porque el que pueda ser más competitivo es el gran ganador.” (Entrevistado 8)*

Análisis.

Con lo indicado por los entrevistados podemos determinar que se han implementados diferentes estrategias con el fin de llevar a flote esta situación tan complicada; como, por ejemplo, alianzas comerciales estratégicas con proveedores clave para la obtención de materias primas y productos terminados, para así poder asegurar el suministro en tiempo y adecuado de lo necesario para suplir los requerimientos de los consumidores.

También un punto importante dentro de estas tácticas es la diversificación, la cual se puede rescatar con la implementación de canales digitales, que ha llegado a brindar facilidad en los pedidos de los clientes y mejorar la comunicación. En relación con este tema en el Financiero, Pérez (2021) se menciona lo siguiente:

A nivel local, comerciantes consultados por EF han procurado adaptarse para mantener la oferta de sus productos y señalan que la cercanía con los clientes por medio de plataformas digitales, y el mayor conocimiento de las preferencias y tendencias de consumo van a mitigar el efecto negativo que la crisis pueda traer. (párr. 8)

Adicional, Sequeira (2020) hace referencia a este tema, indicando lo siguiente:

Tomar la decisión de no prescindir de sus colaboradores en medio de la pandemia por Coronavirus, es una decisión que varias empresas han tomado, sin embargo, esto los ha obligado a replantear sus estrategias de negocio, tal es el caso de Laboratorios Fide y de la empresa Hielo Cristal.

Ambas empresas 100% costarricenses, han apostado por la diversificación en las carteras de sus productos para solventar la falta de materias primas, así como la posible baja en la demanda de sus productos en el mercado.

Una restructuración de horarios para aumentar la producción de los productos que tendrían una mayor demanda en el mercado como sueros o suplementos vitamínicos, así como aumentar las medidas sanitarias, fueron parte de los cambios que hizo la empresa. (párr. 1,2 y 3)

Categoría 6: Inversion Extranjera

Descripción.

Como sexta categoría, se explica la necesidad de atraer y generar inversión extranjera, esta es una de las acciones claves que le permite tanto al país como a las empresas recuperarse de los daños que han sufrido. Esto basado en las siguientes respuestas:

- ✓ *“Dado que resulta difícil alcanzar la efectividad vía precios o costos de materias primas, es encontrar o investigar mejores procedimientos y la investigación de nuevos mercados de abastecimiento y de ventas de bienes finales.” (Entrevistado 1)*
- ✓ *“De manera inteligente se ha mejorado la infraestructura hotelera para ofrecer oficinas móviles y así buscar el crecimiento en el sector turismo. Cabe mencionar la inversión en mercadeo internacional para fomentar el regreso de turistas en esta industria tan importante para Costa Rica. Comentar adicionalmente como Intel vuelve a tomar relevancia y hace contratación a más de 200 empleados para fortalecer manufactura y operaciones.” (Entrevistado 2)*
- ✓ *“Definitivamente necesitamos la inversión Extranjera, ser competitivo con nuestros productos en los mercados internacionales para atraer dólares, bajar el gasto público, vital, disminuir el costo de la vida a los costarricenses y así mejor el consumo y la economía, Costa Rica es un país caro.” (Entrevistado 5)*

- ✓ “... tanto importadores como exportadores, logren garantizar un espacio en el comercio internacional, de parte del gobierno, se ha visto el apoyo a la industria de exportación a través de ferias y promoción de los productos ticos en diferentes foros internacionales.” (Entrevistado 6)

- ✓ “Actualmente el sector productivo y empresarial del país tiene más que nunca la carga sobre sus hombros por lo que la misión del gobierno actual en convertir a CR en un país *BUSSINESS FRIENDLY* es algo como dicen para ayer y esta estrategia es para todo tamaño de empresa.” (Entrevistado 8)

Análisis.

Una de las principales influencias de una economía es la inversión extranjera, tal cual lo señalan los entrevistados en sus respuestas. Además de ser una de las mejores estrategias que pueden implementar los países, ya que trae consigo muchos beneficios; por ejemplo, la atracción de empresas multinacionales para que se instalen en el territorio nacional, esto aparte de generar ingreso económico, crea apoyo a la población generando empleo para cientos de personas y siendo así el apoyo económico para que sea mejor su calidad de vida.

Según la mención que hace El Financiero sobre la inversión extranjera directa, se obtiene lo siguiente Alfaro (2023):

Las cifras se desprenden del repositorio de datos del Consejo Monetario Centroamericano (CMCA) del Sistema de Integración Centroamericana (SICA). Según recoge esa entidad, Costa Rica registró ingresos de IED por \$1.563,39 millones en el primer semestre de 2022 (último dato disponible): una cifra mayor que la de casi todos los países de la región, con excepción de República Dominicana (con un registro \$427 millones mayor). Al igual que Costa Rica, el país caribeño posee un flujo amplio de inversión norteamericana y una industria turística de punta. (párr. 2y3)

Otro de los aspectos que se pueden mencionar en relación con la inversión extranjera, es la oportunidad de mostrar la competitividad a nivel internacional, por ejemplo, con la promoción de los productos locales en mercados de otros países participando en ferias y demostraciones; como es mencionado por uno de los entrevistados. Esto permite que los exportadores tengan más exposición y les permita asegurar visibilidad de consumidores internacionales, generando así atracción al país y originando la entrada de divisas.

Dentro de las estrategias para generar inversión extranjera se puede mencionar el *nearshoring*, para cual Wa-chong (2022) indica lo siguiente:

Una serie de compañías que quisieron reinstalar sus inversiones para estar más cerca de su casa matriz o “nearshoring”, vieron a Costa Rica como el lugar ideal durante la pandemia.

El talento humano, la energía limpia y la ubicación geográfica son los principales atractivos, así como la seguridad jurídica que da el régimen de zonas francas.

El país atrajo a más empresas norteamericanas que tienen un huso horario similar, lo cual, permite tener cerca su cadena de suplidores y de esta forma, mejorar los procesos de exportación e importación. (párr. 1,2 y 3)

Parte también de la atracción para inversión extranjera se puede observar en las mejoras que se han realizado en el ámbito hotelero para brindar servicios como las oficinas móviles y permitir que los turistas puedan trabajar desde las diferentes partes del país y al mismo tiempo invertir en el crecimiento de la economía. A este fenómeno se le conoce como nómadas digitales, los cuales pueden realizar sus labores, incluso estando fuera de su país de residencia. Costa Rica es un gran atractivo para estos colaboradores y con el fin de implementar y atraer más su ingreso, se aprobó una Ley de Nómadas digitales, permitiéndoles permanecer en el país hasta 24 meses consecutivos de manera legal. (Redacción La República, 2022)

Adicional a esto, Garza (2021) señala lo siguiente:

Por otra parte, Costa Rica ocupa el séptimo lugar del ranking de *InsureMyTrip*, publicado este año por Forbes, que seleccionó a los diez mejores lugares para los nómadas digitales.

El estudio nos dio buenas puntuaciones por las velocidades promedio de Internet, costo promedio de alquiler, aceptación de migrantes, costo promedio de permisos, duración de visa, felicidad y el promedio de horas para aprender el idioma local. (párr. 8 y 9)

También es importante hacer referencia a la siguiente información que menciona Camarillo (2022):

Con una puntuación de 13,4 nuestro país se ubica en la primera posición, lo que quiere decir que recibió más de 13 veces de inversión extranjera en comparación con lo que podría esperarse dado su PIB.

En el top ten, no hay ningún otro país de América.

En este sentido, son varias las empresas extranjeras que recientemente han hecho inversiones millonarias en el país, entre ellas Intel, Concentrix y en días pasados Terumo Cardiovascular anunció una inversión de \$42 millones en un centro de tecnología. (párr. 4, 5 y 7)

Categoría 7: Negociaciones empresariales

Descripción.

La séptima categoría refleja la importancia de realizar mejores negociaciones empresariales, incluso considerar establecer beneficios mediante estos acuerdos en los cuales se vean involucrados todas las partes de las transacciones y esto sea más atractivo. Para esta categoría, se obtienen estas respuestas:

- ✓ “... b. Análisis de los Tratados de Libre Comercio, que brinda ventajas comparativas. c. Búsqueda de productos sustitutivos o sucedáneos en sustitución.” (Entrevistado 1)
- ✓ “... los bancos renegociaron las deudas con sus clientes y dieron mejores plazos para la cancelación de los pasivos.” (Entrevistado 3)

- ✓ *“Buscando alianzas comerciales estratégicas con los principales proveedores de materia prima como de artículos acabados.” (Entrevistado 4)*

- ✓ *“Con mi empresa implementamos distintos accionables, para reducir el impacto en costes y garantizar disponibilidad de mercancía, entre las acciones se destacó:*
 - Negociaciones a largo plazo con navieras y transportistas para fijar precios y volúmenes de contenedores.*
 - Nuevas logísticas, por ejemplo, crear una operación de HUB, donde la carga se fluía a de Asia a un país de Centroamérica, donde las navieras si generaban oferta de servicios y posteriormente se movilizó la carga vía terrestre al resto de la región.” (Entrevistado 6)*

- ✓ *“... buscar productos diferenciadores con marca propia más accesibles para los clientes, mejores negociaciones con los proveedores.” (Entrevistado 8)*

Análisis.

Otro aspecto relacionado con las soluciones que han visto las empresas, específicamente de distribución, es las negociaciones empresariales, según lo indican en las respuestas de las entrevistas. Para obtener mayores beneficios de las relaciones comerciales, se ha tenido que velar por generar mejores tratos con las partes involucradas para así sacar mayor provecho de la situación.

Por ejemplo, como lo menciona uno de los entrevistados, lo es las negociaciones que se han realizado con las navieras o transportistas para establecer precios y volúmenes fijos y que de esta manera sea un ganar-ganar para ambos; la naviera asegura el cliente y la empresa unos precios más accesibles. Dentro de este contexto, se puede señalar también el acuerdo de nuevas logísticas, como lo es la utilización de nuevos métodos de traslado de las mercancías para hacer más eficiente y rentable sus fletes; por ejemplo, el caso mencionado en las respuestas donde se acuerda que la carga llegue hasta un punto en Centroamérica y ahí moverlo por vía terrestre hasta Costa Rica, siendo esta una opción más accesible.

También es importante mencionar que dentro de las negociaciones que han realizado las empresas se encuentran las que hacen con los proveedores, parte fundamental de esto es el aprovechamiento de los beneficios entre países, como los son los tratados de libre comercio, estos pueden ser una herramienta clave para negociar entre países el suministro de distintos productos aplicando los incentivos que brindan estos acuerdos y que sea de gran valor comercial y financiero para ambas partes.

Un ejemplo de estas negociaciones se puede observar en lo indicado por Zamora (2021), donde menciona lo siguiente relacionado con las alianzas público-privadas:

Pues bien, precisamente para solucionar estos problemas es que surgieron las asociaciones público-privadas (APPs), como una tercera vía de colaboración y sinergia entre el gobierno, la sociedad y el mercado.

En efecto, un reciente estudio del Banco Interamericano de Desarrollo ha determinado que cerca del 90% de la carga de contenedores se transporta por medio de puertos desarrollados por medio de APP y que esta participación privada ha elevado la eficiencia y la productividad de los puertos, reduciendo los costos de transporte y aumentando el comercio y la competitividad. Asimismo, se estima que tres de cada cuatro pasajeros de avión utilizan aeropuertos operados por medio de esquemas de APP y, en el caso de carreteras, se estima que la rehabilitación y mantenimiento de carreteras desarrolladas por medio de APP son entre un 25% y 30% más bajos que en la contratación tradicional. (párr. 5 y 6)

En relación con este tema, también se puede resaltar lo que señala Forbes Staff (2022):

En Costa Rica, este tipo de mecanismo se usa principalmente para el construir carreteras, como, por ejemplo, la ruta 32, el proyecto Taras – La Lima, Circunvalación Norte y todos los pasos a desnivel que se construyeron para desahogar el GAM. También está en evaluación un tren eléctrico por unos \$1.554 millones bajo este sistema. (párr. 4)

Adicional a estas negociaciones, los entrevistados mencionan la utilización de los tratados de libre comercio, los cuales, según Descartes (2021), se definen como:

Un tratado de libre comercio es un pacto entre dos o más países para reducir las barreras a las importaciones y exportaciones entre ellos. En una política de libre comercio, los bienes y servicios pueden comprarse y venderse a través de las fronteras internacionales con pocos o ningún arancel, cuotas, subsidios o prohibiciones gubernamentales.

En el mundo moderno, la política de libre comercio suele aplicarse mediante un acuerdo formal y mutuo entre las naciones implicadas. Sin embargo, una política de libre comercio puede ser simplemente la ausencia de restricciones al comercio. De este modo, los acuerdos comerciales son importantes en el plano comercial/económico y también en el político. (párr. 5y6)

Estos acuerdos comerciales permiten que el comercio internacional se lleve a cabo, es por esto por lo que Descartes (2021) menciona lo siguiente:

Los Tratados de Libre Comercio se producen cuando dos o más naciones se ponen de acuerdo sobre los términos del comercio entre ellas. Determinan los aranceles y derechos que los países imponen a las importaciones y exportaciones.

Los acuerdos comerciales son esenciales para eliminar las barreras a las exportaciones brasileñas, impulsar las reformas internas, aumentar la competitividad industrial y contribuir a aumentar la productividad de la economía. Además, también son fundamentales para definir qué normas pueden generar más previsión y seguridad jurídica al entorno empresarial, igualando las condiciones. (párr. 1,2,3)

Categoría 8: Inventarios

Descripción.

Como última categoría se mencionan las acciones que han tenido que realizarse para los inventarios, estos son la parte más importante de la cadena de suministros, por lo cual su manejo es clave para que la operación funcione correctamente. Los expertos señalan:

- ✓ *“Mediante la búsqueda de mercados alternativos, que le puedan suministrar los productos o sustituir los productos por otras alternativas, pues se tiene que estimar el costo final del bien y sí el mercado está en disposición de pagar o bien”. (Entrevistado 1)*

- ✓ *“Tuvimos un sobre stock en inventarios para compensar el faltante de producto internacional.
- entregas rápidas, todo pedido antes de las 3pm se entrega si o si al siguiente día.”
(Entrevistado 3)*

- ✓ *“Sancionando la especulación de precios de los productores de materia prima y prestatarios de alquileres de contenedores y navieras.” (Entrevistado 4)*

- ✓ *“El comercio Internacional es dinámico por naturaleza, y es una realidad que a nivel mundial la globalización se ha encargado de crear necesidades de productos que deben comercializarse desde y hacia diferentes países. Como pudimos observar, durante los primeros dos años de pandemia, las prioridades del mundo se enfocaban en productos sanitarios y de combate a la enfermedad, sin embargo, hoy hay una mayor reactivación del comercio, retornando al consumo de otro tipo de productos, muchos de ellos asociados a entretenimiento, industria, vehículo, ext. En la medida que las economías de los países se reactivan, también lo hace el comercio internacional.” (Entrevistado 6)*

Análisis.

Como mencionan los entrevistados, los inventarios han sido parte importante de estas estrategias para solventar los efectos causados por la pandemia en el sector de distribución. Una de las acciones más llamativas de esta táctica es sustituir los productos por una nueva línea, o por otros que les brinden proveedores debido al desabastecimiento que se estaba generando en los almacenes de las diferentes fábricas y comercializadoras.

Para entender mejor esta respuesta que brindan los entrevistados, es importante poder definir el termino de inventarios, Hubspot (2021) los define como:

Un inventario es un documento donde se registran todos los bienes tangibles y en existencia de una empresa, que pueden utilizarse para su alquiler, uso, transformación, consumo o venta. Debe ser una relación detallada en la que se incluyan, además de los tangibles, los derechos y deudas de una empresa.

Es decir, también ayuda a comprobar qué elementos componen el patrimonio de una organización, más allá de mantener un control de los productos que vende a sus clientes.

El inventario permite que una empresa conozca la fluctuación de artículos, lo que a su vez influye en las decisiones que se tomarán acerca de los proveedores, la cantidad de existencias que deben mantenerse para cumplir con la demanda de los clientes. Además, garantiza que no haya mermas, robos o excesos de productos que significan un mayor gasto de almacenaje.

Por supuesto, existen diferentes tipos de inventarios que responden a ciertas necesidades o funcionan mejor con bienes específicos. (párr. 2 al 5)

Otro método utilizado ha sido el sobre stock en los inventarios, esto para poder compensar las faltas en las entregas y los atrasos que se estaban produciendo. Además, la implementación de alternativas como los métodos y manejo de las entregas como establecer periodos de ingreso de pedidos para fijar rangos de horas para hacer las entregas. En relación con este tema, Beetrack (2022) menciona lo siguiente:

La importancia de la logística de aprovisionamiento va más allá de agilizar la compra, almacenaje y transporte de materiales. Pues se trata de un pilar fundamental que garantiza el máximo desempeño de la cadena de suministros, al prevenir cualquier tipo de estancamiento en el flujo del inventario y los quiebres de stock. Esto gracias a que mantiene los materiales en movimiento, disminuyendo además los costos asociados con el almacenaje y mantenimiento de los mismos. (párr. 7).

Es importante también considerar al momento del manejo del inventario y de la evaluación de técnicas de mejoramiento, que, por causa de la crisis y la pandemia, los enfoques de los consumidores en la adquisición de productos en el mercado han sufrido fuertes cambios e

implicaciones, por lo cual se han tenido que realizar acciones con el fin de manejar un stock suficiente para soportar la demanda y así satisfacer las necesidades de los usuarios.

Además, sobre este tema de los inventarios, cabe recalcar lo que se menciona Elorreaga (2021):

Fletes hasta por el cielo con tarifas más que cuadruplicadas, contenedores suplicando ser descargados paralizados en puertos internacionales o esperando ser trasladados a algún almacén de un importador pero que, por falta de chofer de un camión por la alta demanda deba seguir esperando su turno, o simplemente contenedores vacíos haciendo cola o amontonados para ser retornados a la gran fábrica del mundo, China. Son algunas de las situaciones que se han originado y que está causando preocupación para los inventarios justo a tiempo.

La crisis de los contenedores llamada así, está causando que los grandes almacenes se encuentren vacíos, pero más aún sin poder tener una fecha de cuándo recibirán sus próximos pedidos y abastecer a la demanda, llevando a unas tasas de inventario más bajas de la historia, por otro lado, las cadenas de suministros han tenido un modelo de trabajo Just in Time, lo cual manejaban inventarios ajustados dada la garantía de tener la materia prima a tiempo y poder fabricar un producto o abastecer al mercado con un bien terminado, esa comodidad ha originado que dada la situación actual no dispongan de capacidad de maniobra para hacerle frente a esta crisis y atienda la producción sin cuellos de botella.

Por otro lado, las empresas con la finalidad de no romper stocks están realizando pedidos con anticipación originando almacenes repletos y aumentando sus costos de almacenamiento, dado que las cadenas de suministro se encuentran vulnerables para atender bajo la filosofía justo a tiempo, provocando que grandes empresas transnacionales revisen en su cadena de suministro la vulnerabilidad en su abastecimiento y evitar rompan stocks. (párr. 2, 3 y 4)

Interpretación de los Datos

Con la nueva realidad y los grandes cambios que se presentan en el mundo, la crisis de los contenedores ha sido una de las más significativas e impactantes que se ha visto en los últimos años. Esta ha llegado a darle un giro al mundo y a las operaciones logísticas internacionales que ha cambiado, caso que por completo, su forma de percibir y gestionar los procesos. Los métodos de importaciones y exportaciones que antes se conocían han tenido que variar y modernizar para adaptarse a la nueva era logística.

Este estudio ha permitido identificar cuales fueron esas principales causas que propiciaron el inicio de esta crisis que ha afectado al mundo. Dentro del análisis se exploró los factores desencadenantes que llevaron a la logística internacional hasta su punto más crítico, posterior a ello se identificaron cuáles han sido las principales alteraciones que ha ocasionado en el comercio internacional. Evaluando estos puntos, se determinan las estrategias y soluciones que han tenido que implementar para poder contrarrestar las consecuencias que generó esta realidad.

Los expertos entrevistados señalan como principal desencadenante de este fenómeno, la pandemia del Covid-19 que apareció inesperadamente. Esto debido a la necesidad de limitar el contacto entre las personas, se llegó a la decisión de implementar una cantidad importante de restricciones sanitarias, las cuales llevaron a la paralización de operaciones globales, generando así que las actividades comerciales se detuvieran para todos los países del mundo.

Esta problemática desato una serie de afectaciones que agravaron la situación que enfrentaba el comercio; algunos de estos cambios que se han identificado a lo largo de esta investigación se pueden mencionar el aumento de los costos de los productos. Debido al alza en los fletes, ya que las navieras cuentan con pocos espacios para disponibilidad de los clientes y se ven en la necesidad de aumentar los precios, brindando los espacios a los clientes que están dispuestos a pagar más.

Por consecuencia de esta pandemia, también se identifica como componente para el inicio del desequilibrio los tiempos que se estaban demorando en el tránsito de los portacontenedores

para sus viajes de ida y vuelta; por este motivo, se llegó a un momento de escasez de contenedores disponibles para almacenar las cargas y de barcos para movilizarlos. Entendiéndose este como el inicio de un efecto domino en las economías y en el intercambio de mercancías.

De acuerdo con lo analizado durante la investigación, se determina que todos estos elementos causaron un rompimiento en la cadena de suministros; evidenciando un descontrol en el manejo de los procesos logísticos. Creando gran especulación e incertidumbre sobre la estabilidad de las empresas y lo que podría llegar a ocurrir con ellas en el futuro, ya que su situación, entre tanta volatilidad, era incierta.

Parte de las consecuencias que se han definido, basado en los hallazgos de la investigación, es que se ha incrementado en amplios niveles los precios de los productos finales. Esto se da debido al aumento de los costos que deben enfrentar los comerciantes y productores; con los montos de los fletes tan altos, como se mencionan anteriormente, es inevitable que se llegue a la necesidad de acrecentar los precios para los consumidores, porque si no el negocio no sería rentable.

En relación con este aumento de precios se puede mencionar la inflación, la cual ha sido de los más grandes efectos que ha ocasionado la crisis. La inflación está presente en la mayoría de los países del mundo, pero con esta situación sus niveles salieron de control. Desmejorando así la realidad de las personas, encareciendo el costo de la vida y reduciendo en grandes escalas el poder adquisitivo.

También es importante mencionar que otro efecto que se ha identificado y se considera relevante es el cierre de negocios; por motivo de los cambios drásticos y de la imposibilidad de hacer frente a los altos costos, las empresas han tenido que tomar la difícil decisión de optar por el cierre de sus operaciones. Además de generar contracción en la economía, empeora la situación de las sociedades, ya que los niveles de desempleo van en aumento.

Esta crisis ha generado gran cantidad de implicaciones graves en los países y en sus procesos comerciales. Tal es el caso de los tiempos de entrega, estos se han visto terriblemente aumentados, ocasionado consecuentemente que se presente escasez de algunos productos ya que

no se encuentran disponibles porque no han llegado al país cuando se necesitan, esto ha llevado a los compradores a replantear el origen de las mercancías procurando abastecerse en tiempo y no disminuir sus ventas.

Basado en las causas y efectos expuestos anteriormente, las empresas han tenido que establecer estrategias y medidas para solventar las secuelas de las crisis. Durante la investigación se han determinado que existen algunas que han generado mayor impacto en la recuperación, esto gracias a que por su huella han tenido que ser cambiadas radicalmente, por lo cual las empresas han tenido que buscar aún más la eficiencia en los procesos buscando alternativas que les permitan seguir en funcionamiento de la forma más expedita, la automatización en los procesos ha sido la clave para que las empresas a nivel mundial sigan con su flujo normal e inclusive mejorarlo, la digitalización llegó a innovar de manera definitiva.

Otro punto que se rescata de las acciones mencionadas durante las entrevistas son las iniciativas de gobierno, estas han sido de gran ayuda para impulsar la recuperación económica de las empresas. Un ejemplo de esto es la Ley alivio, que tal como señalan los expertos ha ayudado a que los importadores se vean beneficiados en el pago de los impuestos, permitiendo el cálculo de la base impositiva con el flete estimado basado en los rangos antes de pandemia. Este pequeño cambio genera un gran impacto en la economía.

Por último, una de las estrategias más comunes que se determinaron es la búsqueda de nuevos mercados. Como ya se ha mencionado debido a la escasez de producto, las empresas se vieron en la necesidad de optar por otras opciones de abastecimiento, que tengan mejores procesos para el envío de las cargas y que se encuentren en regiones poco comunes para no volver al problema de las rutas de transporte. Ligado con esto se encuentran las negociaciones con las navieras, en donde es más factible fijar precios y volúmenes para hacer el espacio en portacontenedores. Todas estas estrategias han cumplido su función de mejorar la situación económica a nivel nacional y las empresas de distribución mencionan tener mejorías en sus operaciones.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

Se concluye que el congestionamiento Marítimo ha generado una gran crisis de desabastecimiento a nivel mundial, poniendo en riesgo la economía y la sostenibilidad de los países.

Se determina que la Pandemia por el covid-19 es el principal factor que ocasionó el inicio de la crisis de contenedores, debido a las restricciones sanitarias impuestas por los países para contener el contagio.

Se concluye que el aumento de los costos agrava la situación financiera de los países en pérdidas económicas, ya que impide que estos puedan comercializar sus productos porque no les resulta rentable asumir los altos costes de producción.

Se concluye que una de las medidas tomadas por causa del covid-19 fue el cierre de los puertos, esta generó que muchas de las mercancías no pudieran ser despachadas.

Se concluye que, por la influencia de los eventos como la pandemia, Guerra ente Rusia y Ucrania, principales proveedores de petróleo/gas a nivel mundial, la escasez de los combustibles toma un papel importante en los agravantes de la problemática comercial.

Se concluye que el descontrol ocasionado por el congestionamiento, la paralización de operaciones y los aumentos en los costos, propiciaron que otra complicación para la crisis sea el desabastecimiento de los contenedores.

Se determina que el aumento de la inflación ha sido la principal secuela que ha tenido que enfrentar la economía internacional, lidiando con porcentajes excesivamente altos en comparación con los años anteriores.

Como consecuencia de la crisis, se identifica que el poder adquisitivo de los consumidores ha sido afectado a grandes escalas, esto originado por el aumento de los precios y los niveles de desempleo que han estado en aumento.

Se determina que uno de los procesos que más se ha visto golpeado es el flujo de mercancías, el cual ya no es realizado como se conocía en los años antes de que toda esta situación comenzara. Su realización y manejo han sufrido modificaciones radicales para contrarrestar el impacto en la logística.

Se concluye que uno de los efectos más impactantes que ha tenido la crisis en el comercio es que cada vez más empresas se ven en la necesidad de utilizar el *nearshoring* debido a que sus clientes principales en zonas alejadas a sus casas matriz.

Se determina que las empresas implementan el *nearshoring* en su proceso productivo como estrategia para reducir costos, encontrar personal calificado y desarrollar la tecnología necesaria para satisfacer las necesidades de sus clientes finales.

Se concluye que la desviación de las cargas ocasionó irremediables consecuencias en los mercados, pues afectaba los tiempos de entrega debido a la utilización de rutas distintas a las acostumbradas.

Se concluye que los gobiernos de los países se han visto en la obligación de realizar políticas con el fin de aliviar la carga impositiva a las empresas exportadoras e importadoras, las cuales han sido afectadas.

Se concluye que la aplicación de la Ley Alivio representa un impulso hacia las economías de las empresas y con esto se ayuda también al crecimiento económico nacional ya que permite que muchos empresarios que estaban en camino a cerrar sus negocios se puedan mantener a flote y sigan aportando al país.

Se concluye que la caída significativa de la actividad económica obedece a los grandes retos que se han tenido que enfrentar a lo largo de esta crisis; resulta visible que el empleo, el control de gastos y su rentabilidad han sido determinantes en la contracción que experimenta las economías.

Se concluye que inevitablemente una de las consecuencias de todas estas problemáticas resulta en que los negocios se ven en la obligación de cerrar sus operaciones; esto se da por causa de que no tienen liquidez suficiente para afrontar sus obligaciones y que poseen más gastos que ingresos.

Se determina que una de las estrategias más factibles para los negocios es la búsqueda de nuevos mercados de abastecimiento, con el fin de evitar el desabasto y poder buscar otras alternativas de productos que puedan ser más accesibles económicamente.

Se concluye que como la adaptación es la clave para poder seguir operando sin importar que ocurra en el entorno mundial; las empresas que tienen la capacidad de económica y humana para adaptarse, tienen ventajas competitivas en el mercado.

Se concluye que las empresas han tenido que tomar decisiones complicadas con respecto a la operatividad de sus negocios, como lo son los despidos de personal, para poder seguir funcionando a pesar de la difícil realidad en la que se encuentran.

Se concluye que la renegociación de contratos de crédito con entidades financieras, además de ofrecer amnistías de tiempos, fueron medidas que los gobiernos tuvieron que tomar a raíz de esta situación tan crítica que viven las empresas, esto con el fin de mejorar su liquidez.

Se concluye que la implementación de herramientas digitales fueron tendencia dentro del sector empresarial, ya que forman parte de las estrategias que necesitaron para continuar con las ventas de sus productos.

Se concluye que los bancos mundiales y las empresas transnacional impulsaron la inversión extranjera en el país; cuando se veía un futuro oscuro, las empresas vieron resiliencia en el proceso logrando así la adaptación de puestos de trabajo que antes se veían imposibles, se pudieran realizar remotamente.

Se concluye que los contratos que existían anteriormente tuvieron que ser renegociados, dado que existía una inminente ruptura si se continuaba con los acuerdos actuales; la necesidad del negocio obligaba a establecer mejores condiciones para las transacciones.

Se determina que los inventarios tienen una gran importancia en la cadena de suministros, por lo tanto, se efectuaron soluciones para mantener disponibilidad de productos y así evitar volver a incurrir en una escasez de mercancías, como el sobre stock que se menciona en la investigación.

Respondiendo a la pregunta del planteamiento del problema se concluye que los principales efectos de la crisis de contenedores en el comercio internacional de Costa Rica para el primer trimestre del año 2022 han sido el desabastecimiento de productos, la pérdida de poder adquisitivo de las personas y sobre todo el aumento desproporcionado de los precios de los productos, los cuales han afectado a muchos sectores empresariales llevando al cierre de muchos, aumento en la tasa del desempleo, aumento en la tasa de pobreza y disminución de las importaciones y exportaciones.

Recomendaciones

Se recomienda a los directores generales de las navieras mantener una estricta vigilancia sobre los tiempos de viaje que toman los barcos en su ida y vuelta hacia el destino de la mercancía, esto tomando en cuenta las restricciones que imponen los países, demoras que pueden ocurrir por imprevistos y cierres portuarios.

Se recomienda al ministro de Salud tomar en cuenta la afectación que los cierres de puertos generan al país, revisando en conjunto con las cámaras de exportación e importación, Comex y puertos las alternativas para que estas sigan en funcionamiento.

Se recomienda a los directivos financieros de las empresas de distribución crear un fondo de reserva que apoye en momento de crisis, incluyendo dentro de su presupuesto un porcentaje de sus ganancias que este destinado a mitigar riesgos como los aumentos de los costos.

Se recomienda al gerente de transporte marítimo de las empresas navieras establecer un mapa de rutas alternativas, tomando en consideración cuales son las rutas más usadas y, en caso de una eventualidad, cuáles serían las mejores opciones para cumplir con las entregas de las cargas y no causar retrasos en los viajes de ida y vuelta de los portacontenedores, que trae consigo la necesidad de aumento del monto de los fletes por poca disponibilidad.

Se sugiere al gerente de operaciones de las navieras desarrollar un plan de contingencia relacionado con la escasez de combustible, creando de tanques de almacenamiento para prevenir el desabastecimiento de este.

Se recomienda a los gerentes comerciales de las navieras la formación de alianzas estratégicas entre sí, identificando las rutas de tránsito comercial y así poder utilizar los contenedores disponibles de las diferentes empresas navieras en caso de un posible desabastecimiento de estos.

Se recomienda a los consumidores finales considerar la opción de realizar sus compras en comercios locales, tomando en cuenta no solo su precio, sino también el servicio, la calidad y la garantía que estos pueden ofrecer. Dando paso a un crecimiento económico importante a nivel país.

Se recomienda al ministro de Comercio e Industrias en alianza con las municipalidades de cada cantón crear una estrategia para impulsar a la población a formar emprendimientos en los cuales se del aprovechamiento de materia prima local, desarrollando ferias de sobre emprendimiento, capacitaciones sobre como iniciar los proyectos y como mantenerlos brindando plataformas tecnológicas como canal de comunicación.

Se recomienda a los gerentes de operaciones portuarias la realización de planes alternativos que permitan solventar cualquier tipo de restricción que se pueda presentar, tomando como base las experiencias que se han vivido a nivel mundial con la crisis; identificando cuales son las funciones críticas que imposibilitan el funcionamiento de las operaciones, con el objetivo de preparar una serie de acciones de respuesta que permitan la continuidad de los movimientos internacionales.

Se recomienda al gerente logístico de las empresas de distribución valorar la utilización de distintos modos de transporte para agilizar la movilización de los contenedores, evaluando la posibilidad de utilizar rutas aéreas y terrestres para continuar el transporte de las cargas creando un tratado comercial con países vecinos.

Se aconseja a los diputados que conforman la Asamblea Legislativa realizar estudios financieros, valorando las diferentes aristas que componen las distintas obligaciones tributarias que poseen los importadores, para poder abarcar todas las alternativas de ayuda económica que se pueda brindar a los estos, como por ejemplo, brindar moratorias en el pago del IVA y la renta, revisión de cálculo de la base impositiva para poder evaluar una disminución aún más sustancial que permita abaratar los costos y así poder ofrecer un oferta más atractiva a los clientes.

Se recomienda a la asamblea legislativa aumentar el plazo de la ley Alivio, analizando los diferentes eventos que ocurren a nivel global, como lo son los desastres naturales, crisis económica, enfrentamientos entre países y la volatilidad del tipo de cambio.

Se recomienda a la asamblea legislativa evaluar el apoyo a la producción local, disminuyendo los aranceles e impuestos y otorgando periodos de exoneración a los productores locales, permitiendo que estos puedan disminuir los costos de producción y así sea más rentable producir localmente.

Se recomienda a los alcaldes de las municipalidades brindar apoyo a los comerciantes locales, ofreciendo métodos de pago y plazos flexibles para el pago de patentes con el fin de evitar cierre de negocios por la imposibilidad de pago.

Se recomienda a los gerentes de compras de las empresas de distribución considerar alternativas de suministro sustitutas a las utilizadas normalmente, analizando las opciones que se encuentran en otros países.

Se recomienda a los gerentes generales de las empresas de distribución adaptarse a la tecnología, utilizando nuevos medios de compra como lo son las plataformas en línea tanto para compras internacionales como nacionales y así brindar soluciones a los clientes.

Se recomienda a los gerentes financieros de las empresas de distribución hacer estudios integrales en donde se abarquen temas como, por ejemplo, estrategias de ventas, de gastos, negociación con bancos, entre otros; con el fin de tomar decisiones orientadas sobre su futuro. Estos estudios pueden ser realizados tomando como base los estados financieros de la empresa, un análisis del mercado en el que se desarrolla y una evaluación de su proceso logístico completo, para identificar si alguna de estas áreas se encuentra en necesidad de mejoras.

Se sugiere a la Asamblea Legislativa apoyar la disminución del costo de vida de los costarricenses, evaluando la exoneración de impuesto de los productos de alto consumo en el país, servicios públicos, de transporte y materiales de construcción.

Se recomienda a los gerentes de compras de las empresas de distribución ampliar sus opciones de productos a los consumidores, adquiriendo nuevas marcas que cuenten con los mismos estándares de calidad y a un mejor precio.

Se recomienda al ministro de relaciones exteriores aprovechar el atractivo que posee el país, ya que, por su cultura verde y su impulso a las energías renovables, su imagen tiene gran potencial a nivel internacional, desarrollar estrategias con empresas multinacionales para aumentar el turismo y atraer nuevas empresas de producción.

Se recomienda al gerente financiero de las empresas de distribución establecer nuevas estrategias de negociación financiera, renegociando condiciones actuales de obligaciones que

poseen con los bancos (tasas, plazos), además de solicitar mejores condiciones para líneas de financiamiento que permiten un apalancamiento para la compra de materia prima y gastos en general.

Se sugiere a los gerentes de logística de las empresas importadoras, específicamente a las de distribución, la creación de un plan de contingencia para suministro, el cual incluya nuevas alianzas estratégicas con proveedores. Este plan debe considerar, tomando en cuenta quienes son sus proveedores principales, cuáles podrían ser sus proveedores alternativos para suplir sus productos en caso de presentarse una eventualidad inesperada.

Se recomienda al director de la cámara de Comercio fomentar el diálogo y negociación con las entidades gubernamentales con el objetivo impulsar el desarrollo económico del país, desarrollando estrategias para el mejoramiento de las condiciones del comercio internacional de Costa Rica que se han producido por consecuencia de la crisis de contenedores.

CAPÍTULO VI: PROPUESTA

Debido a las principales causas que propiciaron el inicio de esta crisis de contenedores que se identificaron a lo largo de la realización de esta investigación; de las cuales se pueden señalar que los principales son la afectación en el congestionamiento de los puertos, la alteración en el flujo de las mercancías por los cierres, las restricciones sanitarias tomadas para retener los contagios de Covid-19; se realiza esta propuesta con el fin de prevenir una nueva afectación por eventos naturales, sanitarios o de cualquier ámbito.

Con el fin de evitar que una nueva eventualidad pueda causar tantos estragos en el comercio internacional, específicamente para las empresas de distribución de materiales de construcción de Costa Rica, como los ya analizados en la presente investigación, como la escasez de productos, el cierre de negocios debido a los altos costes generados para transporte de mercancías, agravar la inflación e incluso desmejorar la calidad de vida aumentando los costos que deben asumir las familias para subsistir; se identifica la necesidad del establecimiento de un plan de contingencia para este tipo de fenómenos.

Como se pudo observar en las respuestas obtenidas en las encuestas, ni los países ni las empresas estaban preparadas para que ocurriera esta crisis tan devastadora. No se cuentan con planes de acción para minimizar o eliminar el impacto que esto puede generar en las operaciones globales. En los procesos logísticos solo se conoce un modo de trabajo y si este se ve alterado u obligado a parar, no se tiene preparado un plan b o segunda opción para que este siga su funcionamiento formal.

Tomando en consideración que el principal efecto que sufrieron estas empresas fue las complicaciones para poder seguir abasteciéndose por causa de los cierres de algunos puerto, la congestión en el tránsito de los barcos, la poca disponibilidad de contenedores por estas mismas demora, se considera que un plan de acción de respuesta ante estas dificultades, identificando cuales son las principales rutas que se utilizan con normalidad, cuáles son esas que pueden servir como alternativa y que no perjudiquen tanto los tiempos de entrega, además de establecer cuales

países están con mayor riesgo de colapso de sus puertos; puede ser de gran valor para los distribuidores y sus operaciones.

Objetivo General

Proponer la creación de un plan de contingencia de transporte de mercancías para las principales empresas de distribución de materiales de construcción de Costa Rica.

Objetivos Específicos

1. Realizar un estudio de factibilidad sobre la realización y la implementación del plan para las principales empresas distribuidoras de materiales de construcción de Costa Rica.
2. Evaluar la aplicación de este plan en las compras internacionales realizadas por estas empresas comprobando su funcionabilidad y estableciéndolas como las rutas alternativas.

Propuesta

Factibilidad.

Es importante, antes de iniciar a utilizar el plan, realizar un estudio de factibilidad de la implementación de esta solución de las empresas. El inicio de esta propuesta radica en verificar si va a ser de utilidad la elaboración de plan de acción para las distribuidoras de materiales de construcción.

En consecuencia, se debe seleccionar las principales empresas distribuidoras y realizar el estudio de factibilidad con ellas, para así poder comenzar con la creación del plan de una manera más realista tomando en cuenta su operatividad.

Estructura/Requisitos/Elementos.

El primer paso por realizar antes de comenzar con el proceso de esta propuesta es realizar un estudio de factibilidad, esto para poder determinar si es viable desarrollar este proyecto y si se puede conseguir éxito con este plan.

Para este plan se debe iniciar identificando los países que tienen los principales proveedores de materiales de construcción, valorando precios y calidad de los productos. Esto con el fin de poder determinar a partir de cuales orígenes se deben traer las mercancías.

Una vez se tenga identificado esto, se debe proceder con el reconocimiento de las rutas que las navieras utilizan para transportar productos desde estos países a Costa Rica. Se debe observar cuales son los caminos marítimos que son regularmente utilizados tomando en cuenta el origen, tiempo en tránsito, tipo de carga y naviera utilizada.

Seguidamente, se debe proyectar la posibilidad de bloqueo o cierre de esas vías utilizadas con frecuencia, para con esto evaluar cuales pueden ser esos puertos a los cuales sí se podría llegar, las rutas que sí sería navegables y cuáles navieras estarían disponibles para realizar estas rutas; y que no se vean afectados los tiempos de entrega de sus cargas ni mucho menos la disponibilidad que tengan de productos para sus clientes.

Además de esto, se debe evaluar si es necesario o posible utilizar hasta otros modos de transporte; es decir, si existe la posibilidad de mover las cargas de un país colapsado para transporte marítimo a uno que si tenga posibilidad por medio de un medio de transporte sea terrestre o aéreo.

Recursos.

Para este plan se va a requerir la utilización de los planes de ruta de las empresas de distribución donde se identifiquen se principales proveedores y los puertos de embarque que utilizan.

Además de las navieras que contratan para hacer estos movimientos. Así como la duración del tránsito marítimo que las mismas tienen. En relación con estas, se necesitará adicional hacer

una cotización sobre las nuevas rutas evaluadas y así poder contemplar los costos estimados que eso generaría.

Cronograma de aplicación.

Acción	Periodo de realización							
	IV Trimestre 2023	I Trimestre 2024	II Trimestre 2024	III Trimestre 2024	IV Trimestre 2024	I Trimestre 2025	II Trimestre 2025	III Trimestre 2025
Identificación de las principales empresas de distribución de materiales de construcción en Costa Rica y realización del estudio de Factibilidad.								
Determinación de los principales proveedores internacionales y las rutas utilizadas en la normalidad, así como las navieras contratadas								

para esas movilizaciones.								
Estudio de las rutas alternativas que pueden ser utilizadas para suplantar las que normalmente usan en caso de no funcionamiento de estas.								
Estimación de los costos, tiempos y funcionalidad de estas nuevas rutas para las empresas una vez vayan a ser utilizadas								
Preparación de casos que van a ser utilizados para las pruebas de la utilización de								

estas nuevas rutas.								
Inicio de pruebas en compras.								
Evaluación de los resultados obtenidos al trabajar con estas nuevas rutas y determinación si son rutas factibles.								
Presentación de resultados a los contactos de las empresas elegidas para el plan.								

Evaluación de resultados

La evaluación de los resultados sería realizada por medio de un plan piloto donde se pongan a prueba las nuevas rutas identificadas, para poder determinar si los tiempos, costos y procesos que estarían siendo realizados, son de ayuda para la empresa y si, con esa variación, podría continuar operando con normalidad.

Estas pruebas se harían en un periodo determinado y con la preparación correcta para atender la operación en caso resalte que alguna de las opciones no es viable. Para esto, se va a utilizar para unas compras específicas y que van a ser seleccionadas con antelación, las rutas

alternativas que fueron establecidas. Y así poder determinar si, aun utilizando estas rutas no convencionales, estas empresas pueden seguir ofreciendo sus productos para construcción sin necesidad de llegar a disminuir sus ventas por faltantes o incurrir en costos excesivos de transporte por la urgencia de traer las cargas.

Referencias

- Alfaro, J. (8 de Enero de 2023). *Economía y Política*. Obtenido de El Financiero:
<https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/inversion-extranjera-directa-como-se-compara-costa/CPMMPU5HIZBORISU47VQZVMXCI/story/?outputType=amp-type>
- Allub, L. (23 de Noviembre de 2022). *Conocimiento*. Obtenido de Banco de Desarrollo de America Latina CAF: <https://www.caf.com/es/conocimiento/visiones/2022/11/la-importancia-de-importar-para-exportar/>
- Arias, A. S. (1 de Setiembre de 2021). *Definiciones*. Obtenido de Economipedia:
<https://economipedia.com/definiciones/inflacion.html>
- Aserta. (10 de Noviembre de 2021). *Aserta*. Obtenido de Aserta: <https://aserta.com.es/colapso-global-en-los-puertos/>
- Banco Mundial. (29 de Junio de 2021). *News*. Obtenido de Banco Mundial:
<https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2021/06/29/costa-rica-recibe-us-300-millones-del-banco-mundial-para-apoyar-la-recuperacion-pospandemia>
- Beetrack. (16 de Febrero de 2022). *Blog*. Obtenido de Beetrack:
https://www.beetrack.com/es/blog/logistica-de-abastecimiento?hs_amp=true
- Bembibre, C. (Junio de 2022). *Definición*. Obtenido de Definición ABC:
<https://definicionabc.com/factores/>
- Bilogistik, S.A. (12 de Febrero de 2020). *Blog*. Obtenido de Bilogistik, S.A.:
<https://www.bilogistik.com/blog/tipo-de-contenedores-en-transporte-maritimo/>
- Cadena de Suministro. (12 de Junio de 2022). *Noticia*. Obtenido de Cadena de Suministro:
<https://www.cadenadesuministro.es/noticias/la-congestion-portuaria-y-la-demanda-marcan-la-evolucion-de-los-fletes/>
- Cahvez, J. (s.f.). *Blog*. Obtenido de Ceupe Magazine: <https://www.ceupe.com/blog/materia-prima.html>
- Calderon, A. (1 de Junio de 2022). *Internacionalmente*. Obtenido de Internacionalmente :
<https://www.internacionalmente.com/comercio-internacional/>
- Calderon, A. (2 de Junio de 2022). *Logística*. Obtenido de Internacionalmente:
<https://www.internacionalmente.com/ventajas-desventajas-transporte-maritimo/>

Camarillo, B. (29 de Diciembre de 2021). *Noticia*. Obtenido de La Republica:
<https://www.larepublica.net/noticia/rapida-adaptacion-a-procesos-digitales-permitio-que-empresas-enfrentaran-mejor-la-pandemia-segun-mastercard>

Camarillo, B. (19 de Setiembre de 2022). *Noticias*. Obtenido de La Republica:
<https://www.larepublica.net/noticia/costa-rica-es-lider-en-nivel-de-inversion-extranjera-frente-a-su-producto-interno-bruto-segun-investment-monitor>

Canales, D. (11 de Noviembre de 2021). *Noticia* . Obtenido de La Republica :
<https://www.larepublica.net/noticia/escasez-de-carton-la-nueva-amenaza-que-le-genera-la-crisis-de-los-contenedores-al-pais/amp>

Carga. (17 de Febrero de 2022). *Carga*. Obtenido de Carga: <https://carga.com.co/crisis-de-los-contenedores-como-afecta-al-mundo/>

Ceballos, A. (22 de Abril de 2022). *Comercio Exterior*. Obtenido de Comercio y Aduanas:
<https://www.comercioyaduanas.com.mx/comercioexterior/comercioexterioryaduanas/que-es-comercio-internacional/>

CEPAL. (25 de Setiembre de 2020). *Comunicados*. Obtenido de CEPAL:
<https://www.cepal.org/es/comunicados/costa-rica-presenta-propuesta-fondo-aliviar-la-economia-covid-19>

CEPAL. (Agosto de 2020). *Publicaciones*. Obtenido de CEPAL:
<https://www.cepal.org/es/publicaciones/45877-efectos-covid-19-comercio-internacional-la-logistica>

Cerdas, M. (6 de Enero de 2023). *Finanzas*. Obtenido de El Financiero:
<https://www.elfinancierocr.com/finanzas/inflacion-en-costa-rica-se-desacelero-por-cuarto/NMPIX7H3NBEPTLXY2CWIKMGEU4/story/?outputType=amp-type>

Cerem Comunicación. (10 de Octubre de 2022). *Blog*. Obtenido de Cerem:
<https://www.cerem.es/blog/como-funciona-la-logistica-en-el-comercio-internacional>

Cinco Dias. (27 de Octubre de 2021). *Cinco Dias*. Obtenido de El País:
https://cincodias.elpais.com/cincodias/2021/10/26/opinion/1635226114_239695.html

Corrales, E. (14 de Noviembre de 2021). *Nacional*. Obtenido de Teletica:
https://www.teletica.com/amp/nacional/crisis-de-contenedores-una-bola-de-nieve-que-crece-y-crece_299063

Descartes. (04 de Agosto de 2021). *Resources*. Obtenido de Descartes:
<https://www.descartes.com/es/resources/blog/tlc-tratado-de-libre-comercio>

DW. (27 de Mayo de 2022). *DW*. Obtenido de DW: <https://amp.dw.com/es/atasco-de-contenedores-en-shangh%C3%A1i-causa-desabastecimiento-en-alemania/a-61959702>

Editorial Etecé. (5 de Agosto de 2021). *Concepto De*. Obtenido de Concepto De:
<https://concepto.de/materia-prima/>

Editorial Etecé. (5 de Agosto de 2021). *Empresas y Negocios*. Obtenido de Concepto de:
<https://concepto.de/proceso-de-produccion/>

El Financiero. (8 de Octubre de 2021). *Opinion*. Obtenido de El Financiero:
<https://www.elfinancierocr.com/opinion/editorial-una-crisis-temporal/4UFYEI5HOVDK3EHSOH2OPFMLIY/story/?outputType=amp-type>

Elizondo, S. (16 de Diciembre de 2021). *Blog*. Obtenido de BLP Legal:
<https://www.blplegal.com/es/que-es-la-crisis-de-contenedores-y-como-afecta-al-comercio-internacional/#:~:text=Siendo%20la%20crisis%20de%20contenedores,comerciantes%20como%20al%20comprador%20final.>

Elizondo, S. (16 de Diciembre de 2021). *BLP Legal*. Obtenido de BLP Legal:
<https://blplegal.com/es/que-es-la-crisis-de-contenedores-y-como-afecta-al-comercio-internacional/>

Elorreaga, E. C. (28 de Setiembre de 2021). *Linkedin*. Obtenido de Linkedin:
<https://es.linkedin.com/pulse/la-crisis-de-los-contenedores-y-su-impacto-en-cadena-eslania>

EmpresaActual. (29 de Junio de 2021). *Finanzas*. Obtenido de EmpresaActual:
https://www.empresaactual.com/inflacion-todo-lo-que-debes-saber/?gclid=Cj0KCQiA6rCgBhDVARIsAK1kGPLFMvtasZDYSPcOeiiuqHqWzoUux_3cymVA1sH082y3kAwdB2apqMaAv8OEALw_wcB

Equipo de Redactores Legis. (10 de Junio de 2021). *Comercio Exterior*. Obtenido de Legis:
<https://blog.legis.com.co/comercio-exterior/importancia-importacion-bienes#:~:text=Dentro%20de%20los%20beneficios%20que,consumidor%20m%C3%A1s%20opciones%20para%20elegir.>

EY . (8 de Enero de 2021). *EY*. Obtenido de EY: https://www.ey.com/es_cr/long-term-value/covid-19-critical-choices-businesses-should-make

EY Centroamerica. (31 de Marzo de 2022). *EY*. Obtenido de EY: https://www.ey.com/es_cr/tax/tax-alerts/costa-rica-se-publico-en-la-gaceta-la-ley-n-10-162-denominada#:~:text=El%2030%20de%20marzo%20de,la%20crisis%20de%20los%20contenedores%22

Ferrari, F. J. (1 de Marzo de 2020). *Definiciones*. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/materia-prima.html>

Forbes Staff. (14 de Julio de 2022). *Forbes Centroamerica*. Obtenido de Forbes Centroamerica: <https://forbescentroamerica.com/2022/07/14/costa-rica-privilegia-alianzas-publicas-privadas-segun-the-economist-y-el-bid>

Galan, J. S. (1 de Setiembre de 2021). *Definiciones*. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/abastecimiento.html>

García, L. M. (29 de Abril de 2022). *Blog*. Obtenido de Euroinnova: <https://www.euroinnova.cr/blog/en-que-consiste-el-transporte-maritimo-internacional>

Garza, J. (20 de Julio de 2021). *Noticia* . Obtenido de La Republica: <https://www.larepublica.net/noticia/costa-rica-saca-ventaja-para-la-atraccion-de-nomadas-digitales/amp>

Gobierno de Costa Rica. (14 de Marzo de 2020). *Comunicados*. Obtenido de Presidencia: <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2020/03/gobierno-presenta-medidas-para-proteger-trabajadores-y-empresas-ante-los-efectos-economicos-del-covid-19/>

Gobierno de la Republica de Costa Rica. (14 de Marzo de 2020). *Comunicados*. Obtenido de Presidencia: <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2020/03/gobierno-presenta-medidas-para-proteger-trabajadores-y-empresas-ante-los-efectos-economicos-del-covid-19/>

Gomez, L. (Febrero de 2023). *General*. Obtenido de Definicion ABC: <https://www.definicionabc.com/general/estrategia.php#cerrar>

Grupo SLi. (22 de Setiembre de 2022). *Blog*. Obtenido de Sli Centroamerican: <https://www.slicentroamerica.com/blog/escasez-de-barcos>

- Henriquez, A. (17 de Agosto de 2020). *Logística Internacional*. Obtenido de Tendencia Logística: <https://tencialogistica.com/2020/08/17/logistica-internacional/>
- Hernandez-Sampieri, R., & Mendoza Torres, C. P. (2018). *Metodología de la Investigación*. Ciudad de México: MCGRAW-HILL INTERAMERICANA EDITORES, S.A. de C. V.
- Hubspot. (19 de Agosto de 2021). *Sales*. Obtenido de Hubspot: <https://blog.hubspot.es/sales/ques-inventario>
- Ibercondor. (19 de Julio de 2022). *Blog*. Obtenido de Ibercondor: <https://ibercondor.com/blog/como-funciona-el-transporte-de-contenedores-maritimos/>
- IMF Blog de Logística. (21 de Noviembre de 2019). *Blog*. Obtenido de IMF Blog de Logística: <https://blogs.imf-formacion.com/blog/logistica/logistica/relacion-logistica-cadena-de-suministros/>
- INEC. (20 de Octubre de 2022). *Noticias*. Obtenido de INEC: <https://inec.cr/noticias/poder-adquisitivo-los-hogares-costa-rica-cae-62-2022#>
- Juarez, C. (3 de Diciembre de 2021). *Comercio Internacional*. Obtenido de Logistics World: <https://thelogisticsworld.com/comercio-internacional/costos-de-transportacion-maritima-aumentan-500-por-crisis-de-contenedores/>
- Lopez, J. F. (1 de Diciembre de 2018). *Definiciones*. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/comercio-internacional.html>
- Marin, B. (11 de Octubre de 2021). *Reportajes*. Obtenido de Teletica: https://www.teletica.com/amp/reportajes/crisis-de-contenedores-la-tormenta-perfecta_296843
- Martinez, O. R. (25 de Octubre de 2021). *Economía*. Obtenido de El País. cr: <https://www.elpais.cr/2021/10/25/efectos-en-america-de-la-crisis-de-los-contenedores/>
- Ministerio de Comercio Exterior. (Octubre de 2021). *Sala de Prensa*. Obtenido de Comex: <https://www.comex.go.cr/sala-de-prensa/comunicados/2021/octubre/cp-2682-costa-rica-impulsa-resoluci%C3%B3n-para-mitigar-efectos-de-la-escalada-de-costos-de-transporte-mar%C3%ADtimo/>
- Morales, F. C. (1 de Setiembre de 2020). *Definiciones*. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/crisis-financiera.html>
- Morales, F. C. (1 de Abril de 2020). *Definiciones*. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/contraccion-economica.html>

Mundo Marítimo. (19 de Mayo de 2022). *Noticias*. Obtenido de Mundo Marítimo:
<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/congestion-puertos-de-europa-provoca-hasta-41-dias-de-retrasos-en-portacontenedores-procedentes-de-asia>

Pacheco, J. (20 de Febrero de 2023). *Gestion de Operaciones*. Obtenido de webyempresas:
<https://www.webyempresas.com/producto-terminado/>

Páez, G. (1 de Febrero de 2020). *Definiciones*. Obtenido de Economipedia:
<https://economipedia.com/definiciones/desabastecimiento.html>

Paez, G. (1 de Abril de 2021). *Definiciones*. Obtenido de Economipedia:
<https://economipedia.com/definiciones/producto-terminado.html>

Pérez Porto, J., & Gardey, A. (2021). *Definición*. Obtenido de Definición.DE:
<https://definicion.de/influencia/>

Pérez Porto, J., & Gardey, A. (2022). *Definición*. Obtenido de Definición.DE:
<https://definicion.de/efecto/>

Pérez, N. (1 de Octubre de 2021). *Negocios*. Obtenido de El Financiero:
<https://www.elfinancierocr.com/negocios/comerciantes-aplican-multiples-estrategias-para/YPWZJ36NMBDE5CBF43Q6TKY3F4/story/?outputType=amp-type>

Perez, N. (15 de Abril de 2022). *Economía y Política*. Obtenido de El Financiero:
<https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/importadores-podran-pagar-menos-impuestos-a-la/DT4BRAJLF5AKZC5QTX2NMDW7PU/story/?outputType=amp-type>

Quadmind. (14 de Octubre de 2022). *Blog*. Obtenido de Quadmind:
<https://www.quadmind.com/blog/cadena-de-suministro/#:~:text=La%20importancia%20de%20la%20cadena,que%20los%20entes%20act%C3%BAen%20estructuradamente.>

Quiroa, M. (10 de Diciembre de 2019). *Definiciones*. Obtenido de Economipedia:
<https://economipedia.com/definiciones/proceso-productivo.html>

Quiros, B. (06 de Noviembre de 2021). *Nota*. Obtenido de Amelia Rueda:
<https://ameliarueda.com/nota/valores-fijos-fletes-mercancias-propone-gobierno-noticias-costa-rica>

Redaccion La Republica . (19 de Agosto de 2022). *Noticia*. Obtenido de La Republica :
<https://www.larepublica.net/noticia/costa-rica-se-posiciona-como-la-mejor-opcion-para-las-nomadas-digitales/amp>

Rodriguez, O. (25 de Noviembre de 2021). *Actualidad, El Economista*. Obtenido de El Economista: <https://www.economista.net/actualidad/Crisis-de-contenedores-provoca-contratiempos-para-surtir-productos-alimenticios-en-Costa-Rica-20211125-0023.html>

Rodriguez, O. (17 de Febrero de 2022). *Economia*. Obtenido de Nacion: <https://www.nacion.com/economia/negocios/pandemia-de-la-covid-19-afecto-al-904-de-las/DEJRYTCMCRBJXAN6EYSCYH3VAM/story/?outputType=amp-type>

Roldán, P. N. (1 de Junio de 2020). *Definiciones*. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/cadena-de-suministro.html>

SafeLink. (12 de Octubre de 2021). *SafeLink*. Obtenido de SafeLink: <https://www.safelinkmexico.com/crisis-de-contenedores-y-como-afecta-al-comercio-internacional/>

Sánchez Gálan, J. (4 de Febrero de 2020). *Definiciones*. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/politica-fiscal.html>

Santos, D. (25 de Noviembre de 2021). *Marketing*. Obtenido de Hubspot: <https://blog.hubspot.es/marketing/proceso-productivo>

Sarmiento, A. E. (11 de Abril de 2022). *Logística*. Obtenido de Revista Logistec: <https://www.revistalogistec.com/logistica/freight-management-2/4172-covid-19-y-su-impacto-en-la-escasez-global-de-contenedores-maritimos>

Sempere, P. (3 de Febrero de 2021). *Cinco Días*. Obtenido de El País: https://cincodias.elpais.com/cincodias/2021/02/03/economia/1612367119_734627.html

Sequeira, R. (30 de Abril de 2020). *Noticia*. Obtenido de La Republica: <https://www.larepublica.net/noticia/reinventarse-la-clave-para-las-empresas-ticas-en-medio-de-la-crisis>

Sibaja, J. E. (9 de Diciembre de 2021). *Economia*. Obtenido de Monumental: <https://www.monumental.co.cr/2021/12/09/costa-rica-aun-no-recupera-mas-de-1000-empresas-cerradas-durante-pandemia-del-covid-199/>

Sistema Costarricense de Información Jurídica. (19 de Marzo de 2020). *Normativa*. Obtenido de Procuraduría General de la Republica: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=90779&nValor3=119720&strTipM=TC

Solis, A. (6 de Enero de 2023). *Nota*. Obtenido de Amelia Rueda:

<https://ameliarueda.com/nota/2022-inflacion-interanual-mas-alta-desde-2008-inec-noticias-costa-rica#>

Stock logistics. (28 de Marzo de 2018). *Stock logistics*. Obtenido de Stock logistics:

<https://www.stocklogistic.com/tipos-de-contenedores-para-el-transporte-de-mercancias/#:~:text=Los%20contenedores%20son%20recipientes%20de,est%C3%A1ndar%20para%20su%20correcta%20manipulaci%C3%B3n.>

Swissinfo. (06 de Enero de 2023). *Swissinfo*. Obtenido de Swissinfo:

[https://www.swissinfo.ch/spa/costa-rica-inflaci%C3%B3n_costa-rica-registr%C3%B3-inflaci%C3%B3n-del-7-88---en-el-2022--la-m%C3%A1s-alta-en-10-a%C3%B1os/48186092#:~:text=%2D%20La%20inflaci%C3%B3n%20en%20Costa%20Rica,Estad%C3%ADstica%20y%20Censos%20\(INEC\)](https://www.swissinfo.ch/spa/costa-rica-inflaci%C3%B3n_costa-rica-registr%C3%B3-inflaci%C3%B3n-del-7-88---en-el-2022--la-m%C3%A1s-alta-en-10-a%C3%B1os/48186092#:~:text=%2D%20La%20inflaci%C3%B3n%20en%20Costa%20Rica,Estad%C3%ADstica%20y%20Censos%20(INEC))

Umaña, P. (7 de Abril de 2022). *Economía*. Obtenido de La Nación:

<https://www.nacion.com/economia/negocios/crisis-de-los-contenedores-sigue-en-pie-y-se/ENSWYCVLRJGTTBXW5UYDJEROGM/story/?outputType=amp-type>

UNCTAD. (18 de Noviembre de 2021). *News*. Obtenido de UNCTAD:

<https://unctad.org/es/news/las-altas-tarifas-de-los-fletes-ensombrecen-la-recuperacion-economica>

Universidad Europea. (17 de Mayo de 2022). *Blog Universidad Europea*. Obtenido de

Universidad Europea: <https://universidadeuropea.com/blog/comercio-internacional-transporte-logistica/#:~:text=Por%20consiguiente%2C%20la%20log%C3%ADstica%20internacional,fabricaci%C3%B3n%20de%20productos%20o%20los>

Wa-chong, T. G. (6 de Diciembre de 2022). *Nacionales*. Obtenido de La Republica:

<https://www.larepublica.net/noticia/pandemia-fortalecio-a-costa-rica-como-destino-ideal-para-nearshoring/amp>

Westreicher, G. (1 de Agosto de 2020). *Definiciones*. Obtenido de Economipedia:

<https://economipedia.com/definiciones/estrategia.html>

Zamora, L. A. (30 de Agosto de 2021). *Opinion*. Obtenido de El Financiero:

<https://www.elfinanciero.com/opinion/el-rol-de-las-asociaciones-publico-privadas-en-la/S3QTYKYRDVG7PGTLZWCZDJSV5Q/story/>

Apéndice

Cuestionario

Universidad Internacional de las Américas

Investigador: Kristen Obando Solís

Introducción: El presente cuestionario tiene por finalidad la recolección de datos relevantes para la resolución del proyecto de investigación titulado “Análisis De Los Principales Efectos Causados Por La Crisis De Contenedores En El Comercio Internacional De Costa Rica Durante El Primer Trimestre Del 2022”. Por lo tanto, se le agradece por su colaboración al realizar el siguiente cuestionario, además, cabe recalcar que todos los datos brindados serán utilizados de manera anónima y profesional, muchas gracias.

- 1 ¿Cuáles fueron las causas que ocasionaron el inicio de la crisis de contenedores?
- 2 ¿Cuáles han sido los principales factores que desencadenaron la crisis de contenedores?
- 3 ¿Cuáles han sido los efectos más importantes que causó la crisis para el comercio Internacional?
- 4 ¿Cómo se ha visto reflejada la crisis en las operaciones de los países?
- 5 ¿Cómo se ha visto afectado el Comercio Internacional con la crisis?
- 6 ¿Cuáles han sido las estrategias o acciones de los países para enfrentar la crisis?
- 7 ¿Cuál ha sido la influencia que ha tenido la crisis en Costa Rica?
- 8 ¿Cómo se ha visto afectado el comercio Internacional de Costa Rica

9 ¿Qué situaciones ha tenido que enfrentar a causa de la crisis?

10 ¿Qué acciones se pueden tomar para que el Comercio Internacional recupere su actividad?

11 ¿Cómo pueden enfrentar las empresas las consecuencias de las crisis?

12 ¿Qué medidas han sido tomadas en Costa Rica para solventar las afectaciones causadas por la crisis?

13 ¿Cómo se podría preparar Costa Rica para afrontar, durante los próximos meses, los daños colaterales de la crisis?

14 ¿Qué soluciones/estrategias implementó o implementaría para solventar los efectos que le ha generado la crisis?