

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL
DE LAS AMÉRICAS**

**ESCUELA DE CIENCIAS ECONÓMICAS,
COMERCIO INTERNACIONAL**

**INCIDENCIA DE LA CRISIS FINANCIERA EN LAS
OPERACIONES LOGÍSTICAS DE EXPORTACIÓN
COSTARRICENSE POR LA VÍA TERRESTRE A
CENTROAMÉRICA**

KRISTTEL MONTERO MORA

SAN JOSÉ, ABRIL 2017

Contenido

TRIBUNAL EXAMINADOR.....	2
DECLARACIÓN JURADA.....	3
AGRADECIMIENTOS	4
DEDICATORIA	5
CALIFICACIÓN DEL TUTOR.....	6
CONTENIDO	7
RESUMEN EJECUTIVO.....	10
CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN	11
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	11
OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	12
OBJETIVO GENERAL.....	12
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	12
JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	13
ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN	14
PROYECCIONES DE LA INVESTIGACIÓN.....	18
CAPÍTULO II: MARCO DE REFERENCIA.....	20
GLOBALIZACIÓN	20
EL MERCADO FINANCIERO GLOBAL	21
CRISIS FINANCIERA	22
HISTORIA DE CRISIS FINANCIERAS.....	23
CRISIS FINANCIERA 2008	25
CRISIS FINANCIERA 2008 EN CENTROAMÉRICA	28
CUADRO NO. 1.....	30
CUADRO NO. 2.....	30
CRISIS FINANCIERA 2008 EN COSTA RICA.....	31
GRÁFICO NO.1	32
DECISIONES ORGANIZACIONALES ANTE LA CRISIS FINANCIERA DEL 2008	33
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	35
TRANSPORTE TERRESTRE	36
PRINCIPALES ASOCIACIONES DE TRANSPORTISTAS	37
SITUACIÓN GENERAL DEL TRANSPORTE EN CENTROAMÉRICA	37

CUADRO NO. 3.....	41
CUADRO NO. 4.....	42
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO.....	43
ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN	43
MÉTODO DE LA INVESTIGACIÓN	44
MUESTRA DE LA INVESTIGACIÓN	44
POBLACIÓN	44
MUESTRA	45
CUADRO NO. 4.....	46
UNIDAD DE ANÁLISIS	46
INCIDENCIA	47
DECISIONES	47
INSTRUMENTOS PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS	47
CUESTIONARIO	47
ENTREVISTA.....	47
PROCESO PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS	48
MÉTODO DE ANÁLISIS DE LA INVESTIGACIÓN.....	48
CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS.....	50
UNIDAD DE ANÁLISIS 1: INCIDENCIA	51
CATEGORÍA 1. AUMENTO DE OFERTA CENTROAMERICANA	52
CATEGORÍA 2. REDUCCIÓN DE PRECIOS OFERTADOS	55
CATEGORÍA 3. CIERRE DE EMPRESAS	57
CATEGORÍA 4. REDUCCIÓN DE FLOTILLA	58
CATEGORÍA 5. REDUCCIÓN DE DEMANDA	59
CATEGORÍA 6. AUMENTO DE ACTOS ILÍCITOS	61
CATEGORÍA 7. OPORTUNIDADES.....	62
UNIDAD DE ANÁLISIS 2: DECISIONES	63
CATEGORÍA 1. SUBCONTRATACIÓN DE EQUIPO.....	64
CATEGORÍA 2. REDUCCIÓN DEL PERSONAL.....	65
CATEGORÍA 3. DISMINUCIÓN DE GASTOS	66
CATEGORÍA 4. ADQUISICIONES Y ALIANZAS ESTRATÉGICAS.....	68
CATEGORÍA 5. SUBSISTENCIA	69
INTERPRETACIÓN DE LOS DATOS	71
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	78
CONCLUSIONES	78
RECOMENDACIONES	82

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS 84
APÉNDICE 1 88

RESUMEN EJECUTIVO

La presente investigación de carácter cualitativo, examina las incidencias de la crisis financiera en el desarrollo de la operación logística de exportación costarricense por la vía terrestre a Centroamérica.

Se identifican las incidencias de la crisis financiera del 2008 sobre el sector dedicado a brindar servicios de transporte internacional terrestre hacia Centroamérica. La investigación surge de la necesidad de ser referentes para el sector de transportistas costarricenses dedicados al trasiego de mercancías.

Se analizan las decisiones tomadas para mantenerse a flote ante la problemática por los transportistas costarricenses o usuarios del servicio de transporte terrestre internacional de mercancías bajo el fenómeno de la crisis financiera del 2008, con el aumento de oferta centroamericana en Costa Rica.

Se concluye que la crisis financiera del 2008 afectó el sector de transporte terrestre en los países centroamericanos, con equipo propio, hoy en día, pues a raíz de la crisis financiera del 2008 hubo un aumento en la oferta de sus servicios centroamericanos con resultados desfavorables para el sector de transporte terrestre internacional de mercancías costarricense, como: la reducción de precios ofertados que disminuyó los márgenes de utilidad, cierre de empresas, reducción de flotilla, reducción de demanda, aumento de actos ilícitos y estimuló al sector que se dedica a subcontratación de equipo centroamericano.

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

Planteamiento del Problema de Investigación

Según el expresidente de la Reserva Federal de los Estados Unidos, Ben Bernanke la recesión del 2008 fue peor que la gran depresión, sin embargo, no se llamó depresión debido a la respuesta rápida de parte de Bernanke. Ese testimonio de Bernanke fue incluido en la investigación por parte de la Comisión Investigadora de la Crisis Financiera, documento de apertura al público en el 2011. Según Jeffrey Shafer, un exfuncionario de la Reserva Federal y del Tesoro expresó lo siguiente: "Podría decirse que los impactos financieros de 2008 fueron más grandes que los de 1929. El resultado no fue tan desastroso porque las respuestas de política fueron muy diferentes" (Emprendimientos Corporativos S.A, 2014)

A partir de la globalización económica mundial todos los países son interdependientes debido al aumento del intercambio de bienes y servicios que generan las transacciones monetarias internacionales Gutiérrez (s.f., párr.1). Estados Unidos como potencia mundial ha concebido las peores crisis financieras produciendo un efecto dominó en las economías del mundo, con mayor impacto a los países más dependientes de su economía, como los países de Centroamérica.

Centroamérica es cotizado por las economías de primer mundo por su modelo exportador dedicado a la elaboración de productos de lujo o secundarios, así Centroamérica depende de las economías desarrolladas para su supervivencia. La mayor parte de las exportaciones de Centroamérica son dirigidas al mercado estadounidense, no obstante, al individualizar las situaciones de la región se destaca que los países con mayor porcentaje en cuanto envío de mercancías a Estados Unidos son Honduras y Nicaragua, también coloca a Costa Rica como el país de la región con una dependencia menor que los países mencionados, debido al valor agregado de sus productos lo cual le ha permitido negociar más tratados de libre comercio y ser el principal exportador del área hacia la Unión Europea (Aráuz, Nueva Sociedad, 2008).

La caída del volumen de exportaciones en Centroamérica en la crisis financiera es un hecho inherente, por ello surgen incógnitas sobre las repercusiones en los sectores logísticos de

transporte internacional. Para esta investigación propiamente se determina: ¿Cómo ha incidido la crisis financiera en el desarrollo de la operación logística de exportación costarricense por la vía terrestre centroamericana?

Objetivos de la Investigación

Objetivo general

Examinar las incidencias de la crisis financiera en el desarrollo de la operación logística de exportación costarricense por la vía terrestre a Centroamérica.

Objetivos específicos

Identificar las incidencias de las crisis financieras del 2008 en el desarrollo de la operación de las organizaciones que participan en la logística de exportación costarricense por la vía terrestre a Centroamérica.

Indagar sobre las decisiones tomadas por las organizaciones dedicadas a la operación logística de servicios de transporte terrestre a Centroamérica bajo el fenómeno de la crisis financiera del 2008.

Justificación de la Investigación

La siguiente investigación tiene como propósito difundir e informar al sector logístico de exportación por la vía terrestre, sobre las incidencias de la crisis financiera del 2008. Además se indaga sobre las decisiones tomadas por el sector dedicado al servicio de transporte terrestre de mercancías para enfrentar la crisis financiera del 2008 y las consecuencias de tales actos, con el fin de ser referente en el caso de que en el futuro surja una nueva crisis financiera.

El desarrollo del comercio internacional depende del intercambio de bienes y servicios entre socios o aliados comerciales; para la economía de cualquier país el incremento de las exportaciones es de gran importancia, es habitual que cuando el volumen aumenta en un país genera empleo debido a que incrementa la demanda de productos. (EXFTO Comunidad Forex, s.f.). Por ello, para Centroamérica y cualquier país del mundo es de gran importancia mantener sus exportaciones en aumento, cuando por un evento fortuito disminuyen se puede golpear fuertemente a nivel económico a estos países.

Históricamente Centroamérica ha exportado la mayor cantidad de sus productos a Estados Unidos con un importante 32% del total de las exportaciones de Centroamérica, convirtiendo a Estados Unidos en uno de los principales socios comerciales de la región. Este posicionamiento se afianzó con la firma del CAFTA en el año 2004 (Banco Mundial, 2013). De esta manera, en una eventual crisis financiera en Estados Unidos provocaría una afectación grave en las exportaciones totales de los países centroamericanos. Como ejemplo específico relacionado al párrafo anterior fue la reducción en las exportaciones realizadas entre los países integrantes del Mercado Común Centroamericano (Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica) que trajo consigo la crisis financiera del 2008 con una disminución del crecimiento del 18,6% para el año 2009 según la información de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (Sieca) (CentralAmericaData.com, 2011).

Para realizar una exportación se depende de una cadena logística donde se ven involucrados: la fabricación de un producto o servicio, un vendedor, un comprador internacional y un transporte o varios. Al caer las exportaciones por cualquier motivo la cadena logística recibe

las repercusiones de manera directa, esto provoca una contracción en la demanda de productos exportados, disminución en las ventas y reducción en el servicio de transporte (América Economía, 2014).

Es vital conocer otro elemento de la cadena de gestiones que conllevan a la concreción de la venta de bienes entre los países, la cual es el servicio que brindan las empresas dedicadas a la operación logística de servicios de transporte terrestre a Centroamérica, y sus efectos tanto en lo interno de sus vidas institucionales como dentro del engranaje de operaciones o procesos en el interior de una exportación. Para la presente investigación el punto de enfoque en la cadena logística es el servicio de transporte terrestre a Centroamérica y mediante un estudio de carácter cualitativo se llega a la fuente de información de forma directa por medio de la aplicación de diez entrevistas, se seleccionan a profesionales en la materia, aquellos con mayor conocimiento y criterio en el tema de estudio.

Antecedentes de la Investigación

La burbuja inmobiliaria inicia con una serie de eventos acumulativos los cuales desencadenaron la crisis del 2008. Entre ellos: políticas monetarias equívocas por parte de la Reserva Federal de los Estados Unidos. En el 2001 la Reserva Federal de los Estados Unidos toma acciones respecto a las tasas de fondos federales y las reduce significativamente de un 6,5% a 1% por el periodo de un año, se aduce a la recesión del 2001 provocada por las empresas punto com, el ataque terrorista y la deflación por la introducción de países con bajos costos de producción al comercio mundial (Expansion, 2009, párr. 6).

Las tasas de interés real disminuyeron en un periodo aproximado de cinco años, este hecho, junto a la desregulación de la banca de inversión, tuvo como consecuencia un apalancamiento peligroso para los bancos. De igual manera, algunos otros motivos como la disponibilidad de recursos provenientes de la economía China y los productores de petróleo del Medio Oriente provocaron aumento en el mercado inmobiliario y la disminución de las tasas de ahorro interno (Expansion, 2009.párr. 7).

Las medidas tomadas por la Reserva Federal de los Estados Unidos ante la recesión del 2000 a causa de las empresas punto com en sus políticas monetarias y reducción de los intereses de Fondos Federales, tasas por las cuales se rigen los préstamos entre bancos privados; usualmente es una medida que utiliza la Reserva Federal para variar la oferta en el mercado. Como resultado provocó que los bancos otorgaran préstamos a intereses más accesibles, este hecho tuvo un desencadenamiento de compras de bienes inmobiliarios, se generó una alta demanda que aumentaba el valor de estos bienes, situación atractiva para los inversionistas (Barceleta, 2010).

Los bancos ante la alta demanda de los créditos hipotecarios y la liquidez existente, se ingeniaron para no tomar en cuenta las calificaciones de los indicadores de riesgos, donde un *prime* se considera un cliente con solvencia económica para enfrentar un préstamo y un *subprime* se considera futuro deudor incapaz de enfrentar un préstamo, estos últimos tuvieron accesos a esos créditos hipotecarios. Estos préstamos se regían por tasas de interés no fijas que cambian en el tiempo de la vida útil, no obstante, los valores de los bienes inmobiliarios se incrementaban con rapidez al punto que eran mayores que los incrementos de los créditos por eso representaba un negocio rentable adquirir un préstamo, luego vender el bien, salir de la deuda y aun así tener utilidades (Barceleta, 2010).

Por otro lado, se estaba presentando otro fenómeno al cual se le llamó *Heloc* (Línea de crédito hipotecaria para vivienda) la cual consistía en solicitar una segunda hipoteca sobre el valor incrementado de la vivienda. Estos préstamos eran anunciados en las televisoras para incentivar a las personas a realizarlos y prometían mejorar su estilo de vida, negocios o cambios de maquinaria, parte de esta población eran clasificación *subprime*, clientes con alto riesgo de no cancelar una deuda. Muchas personas perdieron sus hogares sin necesidad de aquel préstamo que era vendido como cualquier artículo y generó tentación entre la población al ver el valor de los bienes inmobiliarios por los cielos (Barceleta, 2010, párr. 26).

En el ámbito internacional existen algunos estudios acerca del tema de la crisis financiera del 2008, un ejemplo a nivel latinoamericano es la investigación de José Vicéns Otero, estudiante de la Universidad Autónoma de Madrid en el 2009, con el tema: *Latinoamérica y la Crisis Económica Internacional*, cuyos objetivos fueron examinar el impacto en la economía real de

Latinoamérica y analizar las repercusiones de la crisis financiera del 2008 sobre las remesas de inmigrantes, las exportaciones y precios mundiales de materia primas. En su estudio se desarrollan las tres formas como Latinoamérica se vería afectada por la crisis estadounidense, por ejemplo: la caída de las remesas por consecuencia del desempleo de emigrantes, el impacto en la exportación y la contracción económica de los diferentes países dependientes de las exportaciones. Por último, el impacto sobre las materias primas debido a la alza en los precios de exportación de este tipo de mercancías.

Vicéns (2009) concluyó que la crisis internacional en relación con Latinoamérica afecta de manera directa los precios de las materias primas, este producto representa en exportaciones un 11% del PIB en Latinoamérica y se estima que el descenso en las exportaciones de las materias primas será de -3,6 % del PIB, con el 2009 como el peor momento. Se debe añadir a la disminución del volumen de exportaciones en general con un -4% del PIB .Y en sus conclusiones finales encuentra que efectivamente Latinoamérica, como en el resto del mundo, el impacto ha sido directo y como principal vía de contagio son los precios de la materia prima, por último los efectos no han sido tan graves como otras crisis en el pasado.

Otro estudio en el ámbito internacional que correlaciona la crisis financiera del 2008 con el transporte es el de Valeria Ronda de la Universidad Abierta Interamericana de Argentina, con el tema *Efectos de la crisis financiera internacional en relación entre agentes de carga y líneas marítimas*, cuyos objetivos específicos son: establecer las funciones de las empresas marítimas y de los agentes de cargas dentro de la cadena del comercio internacional, describir las repercusiones de la crisis financiera internacional en el comercio exterior de Argentina y su vinculación con el transporte internacional de mercancías, analizar las acciones comerciales efectuadas por las líneas marítimas a partir del nuevo escenario internacional, identificar las repercusiones que dichas acciones tuvieron en los agentes de carga y explorar si las estrategias desarrolladas por las navieras pueden calificarse como leales o desleales.

Ronda (2010), como principales conclusiones, determinó las medidas que tomaron algunas líneas navieras debido a la caída de las importaciones y exportaciones a raíz de la crisis financiera como: La readecuación de puertos o recurrir a trayectos más largos con el objetivo de

disminuir la oferta y elevar los precios de los fletes, cancelar o rediseñar rutas, disminución de la demanda en compra de equipo naval y la venta directa de servicios a los exportadores que manejaban un mayor volumen de carga. También concluye que la crisis financiera del 2008 tuvo un efecto directo al sector logístico marítimo en cuanto a la venta de sus servicios, también aclara que las estrategias para enfrentar la crisis mencionada en el párrafo anterior fueron preventivas y tomadas con mayor rigidez en la crisis.

A nivel nacional, se realizó la respectiva búsqueda y con respecto a la crisis financiera del 2008 la estudiante Victoria Eugenia Castillo Lacayo de la Universidad Internacional de las Américas para el año 2009, con el tema *La crisis económica mundial y sus efectos en las exportaciones costarricenses (2007-2009)*, con los siguientes objetivos específicos: elaborar los elementos históricos, empíricos, teóricos y metodológicos del objeto de estudio, describir de manera breve los principales hechos históricos, así como el contexto de significación de la investigación, desarrollar los lineamientos estratégicos de la política comercial y revisar de manera general las condiciones del entorno mundial (2000-2003). Examinar y valorar cuáles han sido los efectos de la crisis económica mundial en las exportaciones costarricenses (2006-2009).

Castillo (2009), como principales conclusiones, realiza señalamientos sobre factores negativos y positivos en las exportaciones en relación a la crisis financiera del 2008. Entre los aspectos negativos se observa el decrecimiento de las exportaciones en las zonas francas, esto afecta los ingresos de las organizaciones y la inversión extranjera directa; también la demanda de los productos como textiles y procesados, como ejemplo de ello Intel experimentó en el 2008 un déficit de 135 millones de dólares entre los primeros seis meses del 2007 a Junio del 2008, y los textiles presentaron un declive de menos 50 millones de dólares. Como aspecto positivo, el sector exportador de productos agrícolas mantuvo el crecimiento de sus exportaciones pese a la crisis mundial. En cuanto a términos generales de exportaciones totales en los primeros nueve meses del 2009 descendieron en un 12% en comparación al año anterior. Con respecto al año en que Castillo (2009) realiza la investigación, se encuentra un panorama positivo y estable donde las exportaciones parecen moderarse, también hace mención de que la economía estadounidense para el mismo año presenta mejoras. De estas conclusiones se destaca que el periodo de la crisis mermó a mediados del año 2009.

Con respecto a la situación actual del transporte terrestre se toma de referencia la investigación del estudiante Over Andrés Soler Reyes, estudiante de la Universidad Internacional de las Américas de Costa Rica en el 2015, con el tema: *Costos del transporte terrestre internacional, como factor distorsionante de la competitividad del comercio, desde Costa Rica y hacia Centroamérica al II semestre de 2014*, el estudio se realiza en base a los siguientes objetivos específicos: detallar el manejo del transporte de mercancías, a través de la historia de las relaciones comerciales entre Costa Rica y Centroamérica, especificar las principales características de la unión centroamericana y su régimen regulatorio en el transporte terrestre internacional e ilustrar el comportamiento y los efectos de los costos del transporte terrestre internacional, para las empresas exportadoras en Costa Rica y sus influencias para la economía costarricense, en el segundo semestre de 2014.

Soler (2015) concluye que las desventajas con las que cuenta el sector exportador de servicios por la vía terrestre en cuanto a costos se atribuye a la inadecuada infraestructura de caminos, puentes, carreteras, puestos fronterizos ineficientes, problemáticas sociales de la región entre ellas: protestas, manifestaciones, robos, bloqueos, saqueos. El aumento de costos a consecuencia de la inseguridad debido a la delincuencia organizada presente en la región ejerce costos adicionales a la operación logística, los complejos regímenes regulatorios del transporte internacional en Centroamérica y los sistemas utilizados para el control como el TICA y FAUCA se han vuelto obsoletos y no permiten la fluidez comercial. Esta investigación brinda un panorama de lo que se vive en el sector y se utiliza como referencia para el desarrollo del estudio sobre las incidencias de la crisis.

Proyecciones de la Investigación

Se identificará la correlación de la crisis financiera del 2008 en el sector de servicio logístico de transporte terrestre a Centroamérica a través de la experiencia de los transportistas costarricenses y usuarios del servicio, de la misma forma se buscará conocer sus efectos en el corto, mediano y largo plazo en este gremio mencionado.

Se mostrará al lector las decisiones que se tomarían por parte del sector logístico exportador por la vía terrestre a Centroamérica para afrontar la crisis financiera del 2008, y a su vez, se verificaría si esas decisiones fueron provechosas y además debe evaluarse si serían tomadas en caso de que surgiera una eventual crisis financiera capaz de golpear al sector dedicado a brindar los servicios de transporte internacional de mercancías por la vía terrestre.

CAPÍTULO II: MARCO DE REFERENCIA

Globalización

La globalización es un proceso de unificación de mercados que comercializan productos similares por organizaciones, la procedencia de los productos es difícil de determinar ya que las operaciones de las organizaciones se realizan alrededor del mundo. De tal manera, la globalización está presente en cada uno de los procesos del comercio como: la producción, inversión y consumo. Para ejemplificar sobre los mercados más desarrollados en los aspectos de globalización, se encuentra el mercado financiero en comparación a los mercados de productos (Kozikowski, 2013, p. 6).

Según Kozikowski (2013), la globalización es un proceso dado con anterioridad, pero hasta en los años ochenta se le llamó con este nombre. La globalización históricamente lo determinaron una serie de eventos, como: la disminución de barreras comerciales y el apogeo del comercio mundial post segunda guerra mundial, estandarización de bienes y servicios, el mejoramiento de las telecomunicaciones y de transporte que han acortado distancias, fin de la guerra fría y el colapso del comunismo, el liberalismo político, reducción del papel del estado en la economía, liberación financiera iniciada en los ochentas, tercera revolución industrial, determinado por los mejoramientos tecnológicos, relaciones sociales y políticas, la creación de la Unión Europea y el ingreso de China a la Organización Mundial del Comercio (OMC).

El lado negativo de la globalización se expresa en cinco factores los cuales son: la volatilidad de los precios que obstaculiza la planificación económica, el efecto contagio que conlleva a la especulación y retiro de capital de los inversionistas, exceso de oferta que provoca la disminución en los precios, aumento de la brecha en la desigualdad distributiva y, finalmente, la inquietud de conflictos regionales e internacionales debido a la competencia por mercados y recursos naturales (Kozikowski, 2013, pp. 11-12).

Por lo tanto, inevitablemente la globalización lleva a una crisis de mayor magnitud. "La causa de la crisis financiera es siempre el cambio de opinión de los mercados internacionales

acerca del futuro económico de un país” (Kozikowski, 2013, p. 15), es decir en el momento en que los mercados financieros especulan del futuro de un país con optimismos inyectan capital abundantemente a corto plazo y de producirse un repentino cambio de opinión en el mercado induce a que la salida de capital sea más rápida, con consecuencias catastróficas.

El Mercado Financiero Global

A inicios de los ochentas se ha evidenciado el crecimiento de los mercados financieros globales, caracterizado por el poder adquirido de los valores negociables en los mercados financieros , invertir en estos valores tiene como consecuencia lidiar con las burbujas especulativas donde el precio con el valor se puede encontrar muy lejos de la realidad y la tendencia es que los índices de cotizaciones de los valores pueden ser elevados y de un momento a otro se desplomen. Los cambios con mayor relevancia son la unificación de una sola red de valores y la innovación financiera. La integración de los mercados financieros nacionales se encuentra sujeta a un único mercado debido a que poseen características similares y se manifiestan de acuerdo a las variaciones de tasas de interés, tipo de cambio, lineamientos de políticas monetarias y financieras del mercado internacional (Girón, 2002, pp. 31-32).

El mercado financiero internacional ha sufrido varias crisis desde 1980 a 1995, el Fondo Monetario Internacional(FMI) ha percibido crisis entre el 70% de sus asociados. La nueva economía, conformados por los servicios y la informática en apariencia van en camino del crecimiento económico al descenso y a una crisis económica generalizada, similar a la de 1929. El exceso de oferta prolongada en Japón, el efecto de la recesión de las crisis de 1997 de los tigre asiáticos, la depreciación del euro en la Unión Europea y la respuesta negativa de los Estados Unidos ante la baja acelerada del interés de la Reserva Federal durante 2001 pone en tela de duda el modelo de unificación (Girón, 2002, p. 33).

Crisis Financiera

Según Obregón (2011) el atesoramiento de la moneda y el intercambio prevalece desde la antigüedad. Históricamente el ganado y los granos eran usados como monedas. Carmen Reinhart y Kenneth Rogoff (s.f, citado por Obregón) fundamentan en sus estudios que para el siglo IV a. C. existió una crisis financiera en las ciudades griegas, esto demuestra que las crisis financieras son tan antiguas como la moneda (p. 16).

Conforme la sociedad avance y se diversifique, evolucionan los medios de intercambio y se acuña la moneda en metales preciosos. El medio de intercambio aceptado por la sociedad en general permite consolidar la posibilidad de atesorar y por consiguiente otorgar préstamos. El crédito tiene la ventaja de tener rendimiento y un aumento en la moneda que se atesora, para tener una mayor capacidad de intercambio en el futuro. Al existir un crédito existe un riesgo latente para el prestamista el cual traslada a los demandantes por medio del interés, inclusive en sociedades donde estaba prohibido cobrar el interés se desenvolvían otras formas de pago para compensar el riesgo (Obregón, 2011,p. 16).

La cualidad de una crisis financiera es la implicación de un cálculo erróneo sobre el rendimiento/riesgo del préstamo que se conceda o se reciba. Cuando el riesgo se plasma y no se obtiene el rendimiento esperado se produce en una crisis financiera. En la actualidad una crisis financiera esta entrelazada a una crisis bancaria. Los bancos requieren de inversionistas para captar dinero y así prestarlo a quienes lo demanden; por otro lado, debe garantizar el dinero del inversionista y correr con los riesgos de crédito del demandante (Obregón, 2011, p. 16).

Según Requeijo (2006) la crisis bancaria se inicia:

Por razón de quiebras de intermediarios financieros o por la retirada masiva de depósitos, los bancos se ven obligados a suspender la convertibilidad de sus pasivos o la autoridad monetaria ha de conceder ayudas a gran escala para normalizar la actividad bancaria (p. 27).

Las crisis actuales tienen un patrón repetitivo desarrollado por etapas: como primera etapa es el ingreso de capital masivo a corto plazo, la segunda etapa es la pérdida de confianza en los

inversores y seguidamente del retiro de capitales, la devaluación de la moneda empeora el panorama económico del país afectado y por último el efecto contagio hacia otros países (Requeijo, 2006, p. 28).

La crisis financiera se debe a la imposibilidad de los sistemas financieros para regularse a sí mismos, Minsky (1982) citado por Ocampo (2009) menciona que a medida que se va dando un tiempo de prosperidad los niveles de confianza entre los inversionistas aumenta, en este periodo se dispone a tomar decisiones más riesgosas y se halla la tendencia de un endeudamiento mayor al ingreso. Esta conducta es totalmente natural en un periodo próspero ya que se percibe utilidad con poco capital debido a la inflación de los precios de los activos a consecuencia del periodo. Cuando la bonanza financiera termina con resultados de un endeudamiento excesivo de todos los agentes financieros partícipes podrían encontrarse con la escasez en el capital, esto provoca la quiebra de los deudores y de los intermediarios financieros (Ocampo, 2009, p. 11).

Historia de Crisis Financieras

Las crisis financieras son resultado de aumentos irracionales de uno o varios mercados. Históricamente son tan antiguas como indica Obregón (2009), que comenzaron en el siglo IV A. C con la moneda, no obstante, crisis financieras registradas se menciona la crisis de los tulipanes de 1634-37 en Holanda, la cual consistió en la expansión del mercado de las flores cuya particularidad es que eran provenientes de un bulbo infectado por un virus las cuales por su rareza llegaron a alcanzar precios elevados. Se vislumbró una oportunidad de negocio por lo cual las personas comenzaron a endeudarse y vendieron sus bienes para adquirir los tulipanes con el fin de venderlos de inmediato. Para el año 1637 existía mucha oferta y la demanda decayó, por ello los precios disminuyeron provocando una crisis financiera (Requeijo, 2006, p. 1).

Luego de la crisis financiera de los tulipanes se registraron otras crisis en el mundo pero ninguna como la crisis estadounidense de 1929 según Requeijo (2006) “hasta el momento, y pese a los sobresaltos del último tercio de ese siglo, ninguna ha sido tan aparatosa ni tan sorprendente”. Sus comienzos se posicionan en 1919, Estados Unidos luego de la primera guerra mundial fue uno de los países victoriosos, por esta razón hubo muchos cambios en la vida de los

estadounidenses, algunos de los cambios fueron: la electrificación, avances en la aviación, radiodifusión, los electrodomésticos se volvieron accesibles para la población, la industria de los automóviles, era de prosperidad por ende se transforma en la era del consumo masivo y se deja atrás la austeridad.

A partir de este año la venta a crédito era un hecho por lo cual aumentó la estimulación del consumismo estadounidense por medio de la gratificación inmediata. Simultáneamente a estos cambios el gobierno de los Estados Unidos emprendió con la venta de los Bonos Libertad usados para pagar las consecuencias post primera guerra mundial. Al observar el interés de las personas por tales bonos los banqueros de Wall Street observaron la oportunidad de un nuevo negocio que podían explotar para lucrar, anteriormente este grupo de banqueros solo hacían negocios entre ellos y no eran de apertura al público, (Bartholomew, 2013).

El negocio consistía en que las personas que invertían en la bolsa compraban con dinero prestado, esta forma de comprar acciones se conocía como compra de valores a crédito. El inversor solo ponía un porcentaje y el corredor la otra parte, esta forma de hacer negocios es evidencia de la cultura del compre ahora pague después que se extendió hasta los valores. Al ser algo tan novedoso no existían reglas para el préstamo por lo cual no existía restricción alguna o consideraciones de rentabilidad.

El mercado se regía por sus propias leyes ante los pocos controles, la secuela de la falta de controles que existía dio paso a la manipulación del mercado sin transparencia, no era justo ni democrático. Sus malversaciones accionaban de la siguiente manera: Un grupo de especuladores se reunían y compraban acciones concretas, inflaban el mercado de una acción concreta, la compraban y después bajaban en el mercado, de modo que se llevaban las ganancias mientras que el inversor medio se quedaba con las pérdidas.

La gran depresión concluyó hasta la segunda guerra mundial y no sin antes extenderse por todo el mundo: Gran Bretaña experimentó recesión en la producción donde millones perdieron trabajo, Alemania que sufría las consecuencias de la primera guerra mundial intensificó ese sufrimiento. Luego de esto el comunismo en Rusia toma poder como consecuencia, se desencadena el fascismo con Mussolini en el poder, Alemania fortalece la base política de Hitler.

Muchas naciones se interponían barreras para evitar el comercio libre y se encerraban en sus fronteras lo que llevó a las guerras comerciales y más tarde a la guerra.

Según Martín, Palafox, Bordi (2011) es inevitable que la Gran Depresión no sea un punto de comparación para las crisis financieras actuales. Muchos responsables de las políticas macroeconómicas hacen énfasis en frases donde indican que desde la Gran Depresión no se visualizaba algo parecido en el momento cuando se habla de la crisis financiera del 2008. De hecho, el Fondo Monetario Internacional percibía semejanzas en cuanto a la caída de la confianza financiera y la desaceleración en la actividad comercial e industrial de todo el mundo (p. 113).

Martín et al. (2011) hacen referencias importantes sobre las lecciones de la Gran Depresión, principalmente los errores que no se deben cometer, como las políticas monetarias firmes de no intervenir ante la crisis. En la crisis del 2008 se evidenció que la lección fue aprendida por la Reserva Federal entre otros bancos estatales de los países desarrollados. No obstante, la Reserva Federal no optó por la intervención los primeros tres trimestres del 2008 lo cual pudo agravar la recesión. Lo más importante es que la Gran Depresión dejó como enseñanza el conocimiento más profundo sobre políticas monetarias (p.138).

Crisis Financiera 2008

La crisis financiera del 2008 es la número tres entre el conteo de las crisis estadounidenses, la primera crisis fue la latinoamericana, la segunda crisis del sistema de ahorro y crédito de los Estados Unidos, adicional a esto fueron los grandes colapsos bursátiles como: el "lunes negro de 1987" y la recesión del 2000 de las empresas punto com a causa del estallido de la burbuja de títulos tecnológicos hasta llegar a la crisis actual (Ocampo, 2009, p. 11).

La crisis financiera se da en el periodo 2007-2008 se le llama la crisis financiera del 2008 por que el mayor impacto se percibió en el 2008. Empezó, como se ha mencionado, con la explosión de la burbuja inmobiliaria, a partir del 2001, con los créditos hipotecarios ligados con el aumento en los bienes inmobiliarios lo cual provocó el aumento de los precios en la economía conjunta. Por estas razones en el año 2005 la Reserva Federal de los Estados Unidos aumenta sus

tasas interés para confrontar la inflación, esta política encareció las tasas de interés de los préstamos hipotecarios otorgados y provocó que los créditos a clientes *subprime* efectivamente no se pagaran, por ello perdían los inmuebles y los bancos se llenaban de activos creando una deficiencia en la liquidez (Vallejo, 2010, p. 13).

Por otro lado, los bancos de inversión y firmas financieras comenzaron a repartir paquetes de activos cuyo contenido era desconocido para el comprador y fue repartido por todo el mundo, el proceso se aceleró debido a la desregulación de políticas de liberación de mercados financieros del 2004 que aumentó el apalancamiento en los bancos. También una parte de gran tamaño del grado de inversión era respaldado por hipotecas, en suposición que el valor de los inmuebles no disminuiría. De tal modo, los bancos de inversión colocaran los activos fuera de sus registros contables, pues eran vendidos y realmente no sabían los compradores lo que realmente compraban, esto generó la falta de necesidad para reservar capital para futuras pérdidas (Expansion, 2009).

La información respecto a la crisis financiera del 2008 y sus orígenes son meramente superficiales sobre causa-efecto, pero Charles Ferguson quien es famoso por su documental ganador de un Oscar realiza un libro con el mismo nombre "Inside Job" y se adentra más meticulosamente en los detalles de quienes realmente provocaron la crisis financiera. Según Ferguson (2010) los orígenes de la crisis financiera se consideran a partir de las administraciones de los presidentes Ronald Regan (1981-1989) y Bill Clinton (1993-1997) con la eliminación de las restricciones al comercio, fusiones y consolidaciones impuestas originalmente por el ex presidente Franklin Roosevelt a consecuencias de la Gran Depresión. Las pocas restricciones fueron totalmente eliminadas por el expresidente George W. Bush (2001-2009).

El hecho de la eliminación de restricciones fue el comienzo del desastre debido a la liberación del mercado financiero, donde no era regulado por ningún ente capaz de resguardar los intereses de los clientes. Los banqueros aprovecharon esta situación para jugar con el dinero de sus inversionistas y clientes. Los principales bancos figurantes de este proceso fueron: Citigroup, JP Morgan Chase, Goldman Sacs, Lehman Brothers, Bear Stearns, Merrill Lync. El manejo de dinero prestado para aumentar el negocio de los bancos de inversión al acto se le llama

apalancamiento, lamentablemente era peligroso ya que muchos de los activos de los principales bancos Lehman Brothers, Bear Stearns, Merrill Lynch eran de mucho riesgo o fraudulentos y estos se habían pagado con el propio dinero del capital. Por lo ello el descenso de un 3% del valor de sus activos provocaría el empobrecimiento de sus accionistas y llevaría a las instituciones a la quiebra; este acontecimiento le sucedió a Lehman Brothers entre otros bancos y entidades financieras, no obstante, otros bancos e identidades financiera fueron salvados por la Reserva Federal de los Estados Unidos no llevándolos a la quiebra como es el caso Citi Group y AIG. Con respecto a Goldman Sachs fue salvado gracias a que el gobierno obligó a AIG a pagar sus deudas con este banco. (Ferguson, 2010) .

Ferguson (2010) culpabiliza a los bancos de enriquecerse a través de corrupción con el dinero de sus clientes e inversionistas y llevar al mundo a la crisis financiera. El primer punto de culpabilidad es el de la politiquería y la ayuda de los bancos al sector político con las siguientes estrategias: financiar campañas, lobbies políticos que son equipos especializados en ejercer presión política y contratos de puerta giratoria, estos últimos son contratos realizados cuando un alto funcionario del poder público es empleado por una empresa privada y obtiene beneficios propios en perjuicio del interés público. Como último punto fue la deliberada acción de los bancos en invertir el dinero de sus clientes en negocios riesgosos, se convierte el sector financiero en una industria no fiable envuelta en corrupción.

Como la de Charles Ferguson, existen otras teorías en cuanto a la culpabilidad del quienes originaron la crisis, por ejemplo, Thomas S. Robertson en un panel de discusión en la Universidad de Pensilvania donde se concentraron en buscar a los responsables de crisis financiera del 2008 incluyó en la lista los siguientes actores: La Reserva Federal de los Estados Unidos, los reguladores gubernamentales, las agencias de calificación crediticia, acerca de estas agencias Charles Ferguson en su documental "Inside Job" habla de que estas agencias otorgaban calificación triple A, a los paquetes de Obligaciones de Deuda Colateralizada (siglas en inglés CDOS) las cuales eran un conjunto de deudas hipotecarias, tarjetas de crédito, las deudas *subprime*, etc , estos paquetes eran vendidos a inversores en todo el mundo. Por último las universidades y escuelas de negocio han sido llamadas al banco acusador (Wharton Business School-Universidad de Pensilvania, 2009).

A partir de la quiebra de Lehman Brothers el contagio brotó alrededor del mundo desde los países industrializados hasta las economías en vías de desarrollo. La vía de contagio se encuentra entre los precios de materias primas, resultados del comercio internacional y las presiones sobre el mercado financiero que reducen los movimientos de capital y el volumen de préstamos internacionales debido al incremento de las tasas de intereses. Los países quienes se encontrarán más afectados son aquellos cuyas economías dependen del comercio internacional, y se encuentren más endeudadas, entre ellos: Europa del Este encabeza la lista, Asia y Latinoamérica (Blejer, s.f., pp. 20-22).

Crisis Financiera 2008 en Centroamérica

Centroamérica ha sido dependiente de la economía estadounidense históricamente, así cualquier desajuste en esa economía provoca impactos directos en las economías de los países de la región. Varias crisis han pasado, sin embargo los impactos se han visto solo de manera indirecta, como la crisis del sudeste de Asia la cual produjo la caída escabrosa de la bolsa de Hong Kong que se extendió por otros mercados, de igual manera las crisis de México, Argentina y Rusia. No obstante, ninguna de las crisis mencionadas han tenido repercusiones directas como lo fue la crisis financiera del 2008 (Aráuz, Nueva Sociedad, 2009).

A través de la historia, ninguna de las recesiones padecidas por ese país como lo fue la de los ochentas, la del 2000 con la empresas punto com habían sido detonante con excepción de la Gran Depresión de 1929. La Gran Depresión llegó a Centroamérica 3 años más tarde, con una disminución del 55% en las exportaciones del café, producto que sostenía la economía centroamericana. Con mucha velocidad otros efectos repercutieron como el cierre de comercios, el abandono de plantaciones de café, el aumento de desempleo y el adueñamiento de tierras por un pequeño sector. Este proceso de estancamiento de la economía centroamericana se ve regulado luego de la finalización de la Segunda Guerra Mundial (Aráuz, Nueva Sociedad, 2009).

Por lo tanto, de las nuevas generaciones de crisis financiera, la del 2008 tiene un impacto directo en la economía de la región, genera una desaceleración del crecimiento. Para el 2008 la región centroamericana creció en tan solo un 3,7% en comparación al año anterior que fue de un 5,6%, presentó una disminución entre año y año del 1,9%, anterior a esta situación la región

mostraba un crecimiento reservado necesario para enfrentar la crisis financiera del 2008 (Aráuz, Nueva Sociedad, 2009).

La desaceleración de las exportaciones hacia Estados Unidos para el último trimestre del 2008 fue del 1,9% en correlación al mismo trimestre del año anterior, el comportamiento se agravó para el primer trimestre del 2009 al presentarse una disminución importante del 21,2% con respecto al año anterior y el mismo patrón a la baja se observó desde abril hasta junio, con una reducción del 13,7% en relación al mismo trimestre del 2008. Situación que pone en evidencia las debilidades del aparato exportador de la región Centroamericana la dependencia en productos primarios. (Fundación Konrad Adenauer /Red Centroamericana de Centros de Pensamiento e Incidencia –laRED, 2010, p. 31).

Respecto al comercio intrarregional que corresponde al intercambio de bienes y servicios entre los países del Mercado Común Centroamericano llamado desde ahora MCCA, entre el año 2007 y 2008 presenta una tasa de crecimiento del 22%, fenómeno gracias al alza de los precios de los productos como: pecuarios, agrícolas, manufacturas de piel y de maderas, y otras manufacturas como calzado y manufacturas de transporte, lo cual afecta la verdadera percepción en cuantificación del número de exportaciones reales ya que la alza a los precios aumenta el valor total de las exportaciones, de 1200 millones de dólares para ese periodo (Martínez, Cordero, 2009,p. 24).

Como principal vendedor del área para el año 2008 se encuentra Guatemala, seguido de Costa Rica y el Salvador. El caso de El Salvador es muy particular ya que mantiene el margen de ventas y compras semejante, en los caso de Honduras y Nicaragua son poco participantes en las exportaciones pero relevantes como importadores de la región. En el caso de Costa Rica es el segundo dominante en las exportaciones, sin embargo en las importaciones es poco efectivo, según muestra el cuadro 1 (Martínez, Cordero, 2009, p. 24).

Cuadro No. 1**CENTROAMÉRICA: PRINCIPALES VENEDORES Y COMPRADORES REGIONALES, 2008**

Países	País vendedor ^a		País comprador ^b	
	Millones de dólares	%	Millones de dólares	%
Total	6 461	100,0	6 152	100,0
Guatemala	2 221	34,4	1 451	23,6
El Salvador	1 427	22,1	1 479	24,0
Honduras	873	13,5	1 693	27,5
Nicaragua	497	7,7	909	14,8
Costa Rica	1 443	22,3	619	10,1

Fuente: SIECA/DGTI, Sistema de Estadísticas de Comercio de Centroamérica (SEC).

^a Equivale a las exportaciones, expresadas en fob, y no incluye seguro y flete.

^b Equivale a las importaciones, expresadas en valor cif, e incluye costo, seguro y flete. El comercio no incluye maquila.

Individualmente respecto al crecimiento en las exportaciones presentado en Costa Rica hacia el MCCA, según el cuadro dos, en el periodo del 2007 al 2008 es de un 6,9% esto se debe al factor mencionado anteriormente por el alza de los precios, de los productos como: pecuarios, agrícolas, manufacturas de piel, de maderas, calzado y transporte. Sin embargo, para el 2009 se muestra una disminución del 8,7% en comparación del año anterior según el cuadro dos. De acuerdo al informe del Estado de la Región (2011) "Los mayores efectos de la crisis se manifestaron en 2009". Sería un claro ejemplo como el cuadro dos; se observa el decrecimiento en las exportaciones de manera mas específica para ese año.

Cuadro No. 2**Exportaciones a la Región Centroamérica periodo 2007-2009**

	2007	2008	2009
<i>REGION</i>			
América Central	1.618.285,91	1.730.063,45	1.579.032,70

Fuente: Elaboración propia con información de PROCOMER.

Equivale a exportaciones, expresadas en FOB en miles de USD y no incluye seguro ni flete

Crisis Financiera 2008 en Costa Rica

La economía costarricense se ha caracterizado por tener apertura al exterior, por ello cualquier cambio en el entorno internacional perjudica y altera nuestra economía internamente. La crisis financiera se extendió por todo el mundo debido al efecto contagio (Ramos, 2009, p.62), por el entrelazamiento de los mercados internacionales. Costa Rica, desde finales del 2007, presentó: decrecimiento en la producción, aumentos en la inflación, disminución en la entrada de remesas, caída de inversión extranjera, las exportaciones decrecieron, ingreso de turistas reducido y por último bajas en el consumo y el desempleo .

Cuando un país presenta dos trimestres consecutivos de disminución en la tasa real de producción repercute en el empleo y en otros factores, por ello se considera en recesión; en el caso de Costa Rica llevaba tres trimestres con este precedente y otros factores macroeconómicos como: el empleo, los salarios y la demanda. Debido a la recesión, varios sectores comerciales se vieron afectados como el sector productivo, específicamente, el sector de la construcción, industria manufactura, comercio, hoteles y agropecuario (Ramos, 2009, p. 62).

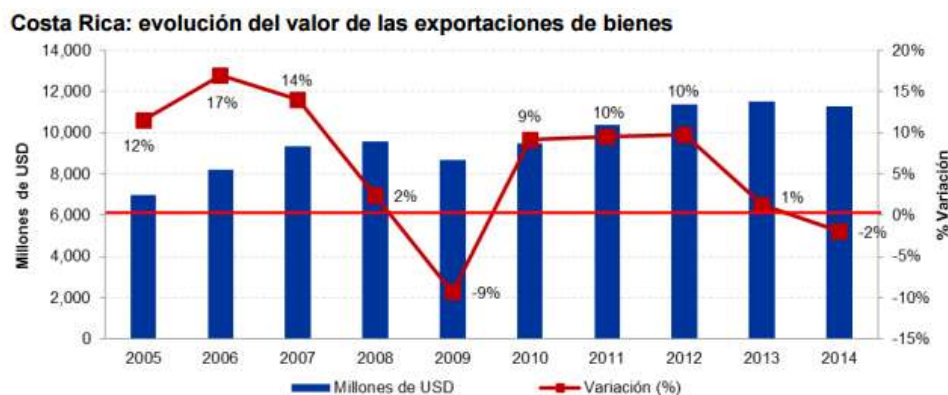
El sector de la construcción decreció en el periodo 2008, en un 4,09% con respecto al año anterior, este decrecimiento tan notable se debe a que en la comparación del periodos 2006-2007 tuvo un máximo de crecimiento debido al auge del momento sobre este sector en cuanto a la construcción de hoteles, centros comerciales y la construcción de viviendas alrededor de país. De momento se vivía una prosperidad financiera con las facilidades del crédito internacional para facilitar el crédito a nivel nacional (Ramos, 2009, p. 63).

Por otro lado, en cuanto a resultados en el sector de manufactura entre el periodo de enero 2008 al 2009 decayó en un -15,69 en cuanto al crecimiento se refiere. El sector hotelero por su parte para el mes de julio del 2009 se redujo al 8,32% en comparación de julio del 2008. El sector agropecuario se ha visto afectado pero en mayor medida se debe a los cambios climatológicos que a la misma recesión (Ramos, 2009,p. 64).

El sector exportador también fue gravemente golpeado a causa de la crisis financiera, según Ramos (2009) se produjo una caída en la demanda de nuestros productos por parte de Estados Unidos y el resto de mundo, desde el mes de diciembre del 2008 hasta el mes de julio del 2009. En los primeros siete meses del 2009 las exportaciones totales disminuyeron en un 13,3% en contra parte a los primeros siete meses del 2008. Las exportaciones hacia Estados Unidos decayeron en un 15,8% en el periodo de los primeros siete meses del 2009, las exportaciones rumbo a Asia en un -12,6%, hacia Centroamérica un -18,5% y hacia Europa un -3,9% en el mismo periodo (Ramos, 2009,p. 66).

A nivel global, del valor de las exportaciones totales en Costa Rica según muestra el gráfico número uno se evidencia, para el año 2008, una reducción del crecimiento de un 2% comparado al año anterior, con un crecimiento de 14%. Para el 2009, la inminente caída del valor de las exportaciones, gracias a la contracción de los mercados internacionales, fue de un -9%, año en que se muestra el contagio provocado por la crisis financiera de Estados Unidos hacia Costa Rica.

Gráfico No.1



Fuente: PROCOMER, 2015

Una de las razones por las cuales se mitigó la crisis, se debió a la diversificación de los socios comerciales, el claro ejemplo fue el comienzo de las relaciones con el mercado asiático. Ante una crisis, una oportunidad de calmar el impacto es tener vinculaciones con economías en vías de desarrollo como: China, Brasil y la India. Lamentablemente Brasil e India no han sido mercados explotados para colocar las exportaciones costarricenses. En conclusión, se requiere de

varios socios comerciales así, cuando el principal socio comercial decrezca, se enfrente el futuro contagio (UCR y PNUD, 2013, p. 22).

Costa Rica, a pesar de pertenecer a la región centroamericana, las secuelas no deterioraron al sector de exportaciones de manera directa en comparación a otros países de la región. Los efectos se mermaron debido a la diversificación de destinos de exportación, por lo tanto no es considerado dependiente de la economía estadounidense, como los demás países centroamericanos. El valor agregado de los productos exportados por Costa Rica permite mayor entrada de divisas, ser atractivo para diferentes mercados y posicionarse como el principal país exportador de la región hacia la Unión Europea (Artavia, 2008).

Por otro lado, en los demás países centroamericanos como Nicaragua y Honduras, la mayor parte de sus exportaciones son enfocadas hacia el mercado norteamericano, sin embargo, al no tener valor agregado, disminuye sus posibilidades para diversificarse a otros mercados, esto los hace vulnerables. En el caso de El Salvador y Guatemala son economías con menor interés en la apertura comercial, aun así sus exportaciones hacia Estados Unidos representa una quinta parte del PIB de estos países (Artavia, 2008).

Decisiones Organizacionales ante la Crisis Financiera del 2008

La crisis financiera del 2008 ha tenido consecuencias perjudiciales sobre las ventas e ingresos de bienes y servicios en las empresas del mundo. El cambio en la mentalidad del consumidor se ha vuelto precavida y austera, por lo que Hermann Simon presidente de la empresa de consultoría de nombre Simon-Kucher & Partners y con anterioridad catedrático de la Universidad de Mainz y Bielefeld en su libro *Cómo vencer la crisis: 33 soluciones rápidas para su empresa* hace énfasis que para asegurar la subsistencia de una empresa no solo se debe recurrir a la disminución de gastos. (Wharton University of Pennsylvania, 2010, párr.1)

Las empresas deben analizar las causas del cambio de comportamiento del consumidor solo así se pueden encontrar las medidas adecuadas para tomar las decisiones más acertivas. Como principal acción o decisión a tomar es el recorte de gastos, la clave es disminuir los costes

de manera inteligente para mermar las consecuencias negativas a largo plazo. Muchas organizaciones han tenido que recurrir al recorte de personal pero Hermann Simon recomienda que se haga de manera equilibrada, antes se debe recurrir a tratar de disminuir los costos fijos elevados. (Wharton University of Pennsylvania, 2010, párr.10)

Un peligro latente para toda organización es la reacción de la competencia ante la caída de precios y el bajo volumen de ventas. Un estudio llamado "European Pricing Study 2009" elaborado por Simon-Kucher & Partners y otras principales escuelas de negocios corroboraba que 52% participante reconocían estar inmersos en una guerra de precios, incluso en España el comportamiento ha sido peor con un 63%. Cifras recientes que apuntan sobre el tipo de comportamiento del mercado en cuanto a la guerra de precios ha contaminado a los resultados y los beneficios de las organizaciones, este hecho fue mayor de lo que hubiese impactado por sí sola la caída del volumen de demanda. (Wharton University of Pennsylvania, 2010, párr.14)

Según Hermann Simon(2010) citado por Wharton University of Pennsylvania(2010) "La crisis económica desatada en 2007 ha tenido –y sigue teniendo- consecuencias nefastas sobre las ventas y los ingresos de las empresas de todo el mundo" en referencia a este hecho ha tenido consecuencias en las organizaciones las cuales pueden experimentar crisis financieras internas, respecto a esta referencia Miguel Figuera(2015,párr.6) en su artículo *10 medidas para superar una crisis económica en una empresa* indica que una crisis financiera puede representar un factor externo el cual puede aumentar la mortalidad empresarial, por lo cual es fundamental la toma de medidas para enfrentarla, una de estas medidas puede ser la creación de alianzas estratégicas con otras organizaciones con el mismo giro de negocios o similar, cuyo fin radica en el de compartir gastos y elevar las ganancias, la búsqueda de un socio comercial puede ser otra solución para alivianar las cargas financiera de las organizaciones que opten por esta medida. (FORBES Staff, 2015,párr.7) .

Como otra decisión para enfrentar una crisis financiera Miguel Figuera(2015,párr.10) propone en su artículo la posibilidad para reducir los recursos ociosos que no son utilizados en una organización, de forma que se podría considerar la subcontratación de ciertos procesos en vez de mantenerlos de manera interna. Según Dr. Jorge Enrique Romero Pérez(s.f,p.123) Catedrático

de la Facultad de Derecho Universidad de Costa Rica, en su estudio la La Externalización de Actividades Laborales(oursourcing) La subcontratación es: " una estrategia empresarial consistente en la externalización de actividades y funciones que podrían haber sido desarrolladas en el seno de la propia empresa".

Transporte de Mercancías

El transporte de mercancías se refiere a la movilización de productos desde un punto de origen hasta un punto de destino, esta definición se aplica a cualquiera de los medios de transporte: camión, ferrocarril, avión, vapores, entre otros. El transporte no es una necesidad primaria, surge como una necesidad a consecuencia del desarrollo económico y social de los países, con consecuencias en las comunidades, entre ellas: la saturación de carreteras, contaminación atmosférica y acústica, costo de oportunidad para el desarrollo (Torres, 2014, pp.1-3).

Las construcciones de carreteras se componen como antecesores del transporte. El primer camino fue el de Faraón Keops 300 A.C. para transportar materiales con destino a las pirámides, la estructura de estos caminos se hacía con piedras toscamente labradas, este pavimento se regaba con aceite y agua para reducir el esfuerzo de tracción. Babilonia usaba pavimento como el sistema de los más anticuados caminos. Otro es Roma, con el sistema de caminos mejor elaborado de la Edad Antigua (Carmona, 2005, p. 151).

Con las carreteras surgió la iniciativa de construir vehículos, en el siglo XIX Trevithik ingenia un vehículo de vapor, con velocidad máxima de alrededor 7 kilómetros por hora, necesitaba un hombre con una bandera delante del vehículo. Después de la ingeniosa idea del vehículo de vapor se dio la creación de una bicicleta con motor de combustión interna, seguidamente lo aplicaron a un bus, lo cual concluyó con la aplicación de la gasolina y con el tiempo se mejoró la técnica (Carmona, 2005, p. 151).

Los cambios tecnológicos han favorecido a la industria del transporte, para algunos sitios del mundo; la velocidad de los trenes ha mejorado la movilización para los pasajeros en cuanto al

transporte terrestre, también la tecnología ha incidido en la movilización de mercancías con sus modernas terminales portuarias para la carga y descarga de contenedores, las cuales en el pasado se realizaban manualmente aumentando costos operarios, maniobra, personal y demás estos costos se ven reducidos gracias a los cambios tecnológicos (Ginés de Rus Mendoza, 2003, p. 1).

Transporte Terrestre

El transporte terrestre permite la movilización de mercancías de cualquier cantidad, tipo, tamaño de carga, en variedad de vehículos y líneas y ofrece flexibilidad. Algunas de las características de este tipo de transporte se refieren a la facilidad de ofrecer un servicio de puerta a puerta, la capacidad de transportar desde equipo sobredimensionado, sobrepesado y, por último, la facilidad de transportar todo tipo de productos ya sea líquidos, sólidos o peligrosos (TIBA, 2015).

La historia del transporte terrestre en América se remonta a la era colonial, tras la conquista de los españoles quienes esclavizaron a los indígenas para realizar labores de carga para cualquier variedad de productos. Luego de esta modalidad, deciden realizar caminos con mano de obra indígena, así las mulas sustituyeron al hombre para transportar las cargas. Todo el continente americano se benefició del transporte de carga con mulas ya que se apertura el comercio terrestre gracias a este animal. Por otro lado, la navegación estaba en su mayor auge debido a las grandes distancias que se recorrían, de ese modo el comercio se intensificó (Fonseca, Alvarenga, Solórzano, 2003, p. 216).

En el caso de Costa Rica, se presentaba una fuerte carencia de este animal pues para los criadores era más factible exportarlos a Panamá porque la retribución en precios era mejor que en su propio mercado. El vender las mulas al exterior tuvo una actuación importante en la economía del país. En el siglo XVIII las mulas se emplearon más bien para las exportaciones de productos como el tabaco y productos agrícolas enviados a Nicaragua (Fonseca et al., 2003, p. 217).

Principales Asociaciones de Transportistas

A nivel Centroamericano existe un ente interlocutor en el ámbito de transporte quien agrupa las asociaciones miembros de cada país con el nombre de Federación Centroamericana de Transportistas de carga llamado desde ahora FECATRANS, entre sus objetivos están permanencia, consolidación y fortalecimiento de sus asociados, también forma parte del Comité Consultivo de la del Sistema de la Integración Centroamericana con las siglas SICA como consultor sectorial de transporte. Las asociaciones miembro de FECATRANS participan activamente en el cumplimiento de algunos objetivos como: simplificación de trámites aduanales, promoción y desarrollo del transporte de carga como la transferencia de tecnología y recursos, por último intercambios de información entre afiliados. (BCEOM, 2001,p.4-4)

A continuación se enlista las asociaciones miembros de FECATRANS:

- Guatemala: Asociación de Transportistas Internacionales (ATI) y la Cámara de Transportistas Centroamericanos (CATRANSCA)
- Salvador: Asociación Salvadoreña de Empresarios de Transporte de Carga (ASETCA)
- Honduras: Cámara de Transportistas de Carga de Honduras(CATRACHO)
- Nicaragua: Federación de Transportistas de Carga de Nicaragua (FETRACANIC) y la Asociación de Transportistas de Nicaragua (ATN)
- Costa Rica: Cámara Nacional de Transportistas de Carga (CANATRAC) y Cámara Costarricense de Transportistas Unitarios(CCTU)

Situación General del Transporte en Centroamérica

En la última actualización realizada en el 2001 del Estudio Centroamericano de Transporte (ECAT) elaborado por la compañía con el nombre Sociedad Francesa de Ingeniería conocido con la siglas BCEOM. Expone de manera generalizada la división sectorial en grupos de Centroamérica, como primer grupo se encontraban 100 empresas Centroamericanas que brindaban el servicio de flete internacional con flotillas de 10 a15 unidades. En la región existe la

presencia de 4 a 5 empresas con mayor desarrollo logístico y se destacan dos empresas que brindan servicios integrados: manejo de inventario, almacenes generales propios y distribución, una de las empresas se sitúa en Costa Rica y la otra en Guatemala. El funcionamiento de este grupo se basa en mantener una clientela fija, con apertura para brindar servicios a clientes nuevos y ocasionales.

Con respecto a las tarifas existen las siguientes variables para el ofrecimiento del servicio:

- Tipo de producto,
- Confianza con el exportador
- Volumen de carga
- Lograr conseguir fletes de retorno en el país de destino.

El exceso de oferta que se vive en el sector delimita la posibilidad de mantener precios y las utilidades en niveles aceptables. Las opciones de vender equipos y talleres con el fin de dedicarse a brindar los servicios de consolidación de carga terrestre son percibidas como un riesgo a la pérdida de control del negocio más que una oportunidad de diversificación. No obstante, existe una débil tendencia a brindar el servicio de consolidación de carga por la vía terrestre, las pocas empresas que incursionan en esta modalidad de negocio la realizan de manera precavida sin realizar alianzas para evitar la interdependencia. (BCEOM, 2001,p.4-17)

El segundo grupo lo conforman todos aquellos transportistas que laboran de manera unitaria, toda la estructura de mantenimiento la manejan ellos mismos, el funcionamiento de su negocio se basa en la contratación directa de fábricas y la de comisionistas, en cuanto al manejo de la operación se efectúa bajo la modalidad de un solo viaje ya sea de ida o de retorno, rara vez realizan ambas operaciones. En operaciones más complejas como administrativas y aduanales recurren a la experiencia de los tramitadores. La presencia de los transportistas unitarios en el mercado ronda alrededor de cinco años debido a su inestabilidad económica (BCEOM, 2001,p.4-18)

Sobre la calidad del transporte internacional es un factor secundario para el usuario demandante de servicios, ya que se basan en el precio más que en la confiabilidad y garantía, que de por sí son pocas empresas que las pueden ofrecer. Los usuarios tienen tendencia a recurrir a los transportistas unitarios pese al conocimiento de la poca solvencia económica y el alto riesgo

que pueden enfrentar, el riesgo lo trasladan a las aseguradoras de carga pagando altas tasas de seguro. (BCEOM, 2001,p.4-30)

A nivel regional existe una necesidad de construir relaciones entre los transportistas y los gobiernos con el fin de armonizar las condiciones legales institucionales, para ello se sugieren la creación de un ente común con poder normativo que se establezca en cada uno de los países integrantes de la región Centroamericana .En cuanto a costos no negociables con el gobierno son los cotos de los combustibles ya que son objeto de recaudación de impuestos para los gobiernos centroamericanos, estos recursos son utilizados para el financiamiento y mantenimiento de carreteras. (BCEOM, 2001,p.6-8)

En los comienzos del siglo veintiuno los costos del transporte terrestre de carga a Centroamérica eran inquietantes para el sector productivo y empresarial de Costa Rica. Jorge Reina presidente de la Cámara de Transportistas de Carga (CANATRAC) para el año 2001, se expresó con respecto a los precios indicando que la situación en puestos fronterizos y nuevos cobros en las aduanas elevaban los costos, además ratificó la existencia de una abundante oferta en los servicios de transporte terrestre en la región, situación que presentaba una limitante para ofrecer servicios de viajes retorno, los cuales serían una posible solución que abarataría las tarifas. (Alvarado, 2001)

El cierre del ferrocarril en Costa Rica provocó el interés de los individuos para optar por la compra de un transporte carguero con el objetivo de ofrecer los servicios del trasiego internacional de mercancías, generando una sobreoferta en los servicios, situación que no representó ningún ahorro para el demandante, las razones por las cuales a pesar de la sobreoferta no hubo mejora en las tarifas porque los tiempos en las aduanas fronterizas hacen engorrosos a los trámites logísticos. (Alvarado, 2001)

Para el año 2008 la Cámara de Transportistas Centroamericanos de Guatemala conocida como CATRANSCA, llamado así desde ahora, realiza la *Actualización del Estudio de Costos del Transporte Terrestre por Carretera y Tarifas Sugeridas* realizado en el 2003 por FECATRANS, ante la mala situación que ha vivido el gremio por los altos costos operativos y con el objetivo de elaborar mecanismos para la supervivencia de los transportistas en el mercado. Los costos

operativos han aumentado debido a los elevados precios del combustible, lubricantes, mano de obra, repuestos, tasa de inflación y los tipos de cambio en concordancia con las divisas (Cámara de Transportistas Centroamericanos, 2008, p. 3).

En relación con la circunstancias para el momento del estudio, CATRANSCA presenta la dificultad de desconocimiento de los costos reales debido a que la mayoría de empresas de este mercado de servicios de transporte de carga a nivel regional son pequeñas empresas. Al ser una gran cantidad de empresas se tiende a perder el control, por lo cual muchas de ellas no tributan y así ofrecen tarifas más bajas y, como consecuencia para las empresas regidas bajo el marco de la ley, quedan fuera de competencia, esto causa un daño general en el sector (Cámara de Transportistas Centroamericanos, 2008, p. 6).

El impacto de las malas prácticas del sector de transportistas causa el estancamiento del desarrollo de las empresas dedicadas a este servicio, algunas de estas prácticas son: falta de acuerdos en tarifas de venta para resguardar la competencia leal, el comprador del servicio busca rebajas justificando que otros transportistas están dispuestos a realizar mejoras en las tarifas, debido a que por cuestiones de costos no desean retornar con los furgones vacíos a su país de origen, comisiones desleales entre comprador y vendedor, poco personal para realizar los servicios mecánicos y de conducción, empresarios que no cumplen con estándares de servicios como: seguros de vehículo, cuotas seguro social, prestaciones laborales, etc. y falta de controles gubernamentales (Cámara de Transportistas Centroamericanos, 2008, pp. 6-7).

Por su parte FECATRANS Emite el boletín informativo número ocho para sus miembros en el año 2008, ante la complicada situación en el que se encuentran los empresarios que brindan los servicios de transporte internacional de mercancías con el fin de explorar mecanismos de rescate a consecuencia de la competencia desleal que abunda en este sector.

El alza de los insumos como el petróleo, lubricantes, mano de obra, repuestos, tasas de inflación, entre otros ha alertado a los dirigentes para tomar acciones para orientar a los transportistas a través de tarifas sugeridas con el fin de mantenerse en el mercado altamente competitivo. Para ello a continuación se muestra el siguiente cuadro que se realiza en base a datos

técnicos e informes contables de empresas de transporte que brindan el servicio en el área de Centroamérica, informes de conductores, estudios de entidades gremiales, informes de visitas a fronteras por funcionarios públicos y dirigentes gremiales en tareas de reconocimiento, estudios elaborados por entidades regionales y cotizaciones de precios de insumos para el momento de la investigación . (FECATRANS, 2008)

Cuadro No. 3
Tarifas de Fletes Sugeridas entre Destinos

Incluye costo de Retorno de Vacío

Destino	Destinos						
	Guatemala	San Salvador	San Pedro Sula	Tegucigalpa	Managua	San José, Costa Rica	Ciudad Panamá
Guatemala		\$708,65	\$1.276,96	\$1.397,56	\$1.834,30	\$2.729,61	\$4.662,18
San Salvador	\$708,65		\$958,14	\$870,24	\$1.339,74	\$2.224,13	\$4.156,70
San Pedro Sula	\$1.276,96	\$958,14		\$654,61	\$1.504,06	\$2.617,74	\$4.495,17
Tegucigalpa	\$1.397,56	\$870,24	\$654,61		\$924,84	\$2.038,52	\$3.968,90
Managua	\$1.834,30	\$1.339,74	\$1.504,06	\$924,84		\$3.968,90	\$3.075,77
San José, Costa Rica	\$2.729,61	\$2.224,13	\$2.617,74	\$2.038,52	\$1.143,21		\$2.005,76
Ciudad Panamá	\$4.662,18	\$4.156,70	\$4.495,17	\$3.968,90	\$3.075,77	\$2.005,76	
Ciudad Hidalgo	\$697,04	\$1.057,34	\$1.898,61	\$1.823,82	\$2.258,37	\$3.153,69	\$5.086,25

No incluye el Impuesto de Ventas o IVA

Para cada destino se adicionó la cantidad de US \$73,20 por tiempos de carga y descarga

No incluye Gastos de Carga ni Descarga

Fuente: Federación Centroamericana de Cámaras de Transportistas (FECATRANS)

Con respecto a las tarifas ofertadas a los usuarios del servicio de transporte terrestre de mercancías a Centroamérica, La Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica (PROCOMER) realiza una presentación con el título *Análisis logístico de exportación hacia Centroamérica*, la información fue sustraída de los diferentes agentes de carga en el mercado, llámese: agencias aduanales, navieras, consolidadores de carga y agente de carga marítima neutrales que ofrecen

servicios de transporte terrestre a centroamerica para abril 2014, en promedio se indican que ofrecen las siguientes tarifas:

Cuadro No. 4

Tarifas de Costa Rica hacia Centroamérica vía terrestre

Furgones completos	Tarifas	Tiempo de tránsito
Nicaragua	\$800,00	2 días
Honduras/Tegucigalpa	\$950,00	4 días
Honduras/San Pedro Sula	\$1.000,00	5 días
El Salvador	\$1.200,00	4 días
Guatemala	\$1.400,00	5 días
Panamá	\$1.400,00	2 días

Fuente: PROCOMER 2014

La situación del 2008 parece ya no ser el mayor de los problemas para el sector de transporte terrestre, sino que, para el año 2014, el director del Banco Mundial encuentra en su estudio una nueva problemática que subleva a las problemáticas presentadas en el estudio de CATRANSCA. De tal forma, en el siguiente párrafo se citan las palabras del director del Banco Mundial:

Los precios del transporte terrestre que utiliza la mayor parte del comercio internacional centroamericano son altos. El estudio analiza las causas y encuentra que la falta de competencia es el factor preponderante, por encima del efecto que tienen la calidad de las carreteras, el congestionamiento vial o los largos tiempos de espera en puertos y puestos fronterizos (2014, párr.3).

También América Economía (2014), en su reportaje, examina la problemática en cuanto a los altos costos operativos a causa de los siguientes puntos: la falta de competencia en el sector, pues son pocas las empresas transportistas que absorben entre el 70 y el 80% del mercado, la deficiente calidad de las carreteras, la congestión vial y pasos fronterizos mal operantes. (párr. 6).

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

Enfoque de la Investigación

La presente investigación se desarrolla bajo el enfoque cualitativo, porque se basa en los criterios y la participación activa de la muestra, por ende, se compone de las opiniones de los expertos a entrevistar, se realiza la interpretación de los datos aportados por las entrevistas confrontándolas con las literaturas e investigaciones similares.

Al utilizar este enfoque se estudiará el entorno de la muestra internamente sin perder la perspectiva objetiva para realizar la investigación, en el desarrollo la investigación se plantean las hipótesis que irán evolucionando con el proceso del estudio, las mismas surgen antes, durante y después. En relación a esto, el planteamiento del problema en el presente caso la incógnita es ¿Cómo ha incidido la crisis financiera en el desarrollo de la operación logística de exportación costarricense por la vía terrestre centroamericana? En el momento de realizar los aportes al marco de referencia podría responderse de una forma y luego en la realización del análisis de resultados surgirían nuevas hipótesis para responder a la pregunta. (Hernández, Fernández y Baptista., 2014, pp.8-9)

Para esta investigación se explorará y describirá todas las experiencias, percepciones de la muestra en el entorno que se desarrollan de manera interna por medio de la recolección de datos y externa con los aportes en la literatura, de acuerdo a lo anterior Hernández et al (2014,p. 16) afirma: "Por su parte, la investigación cualitativa proporciona profundidad a los datos, dispersión, riqueza interpretativa, contextualización del ambiente o entorno, detalles y experiencias únicas".

Método de la investigación

El método de la investigación va de la mano del paradigma naturalista-interpretativo relacionado al enfoque cualitativo, el cual fue seleccionado para el presente estudio. Es naturalista porque se observa el entorno como se desenvuelve naturalmente sin intervenir en él, e interpretativo ya que busca encontrar sentido al fenómeno profundizando en los detalles de los datos. Por lo tanto, el diseño a utilizar es el fenomenológico el cual se selecciona según Hernández et al (2014, p.471) : "Cuando se busca entender las experiencias de personas sobre un fenómeno o múltiples perspectivas de éste".

De esta manera se busca comprender las experiencias de los entrevistados bajo el fenómeno de la crisis financiera del 2008, debido a que el hecho en cuestión posee poca información o no se ha abordado antes bajo la perspectiva del servicio de transporte internacional por la vía terrestre a centroamérica, Además se desea alcanzar a identificar las incidencias y las decisiones tomadas por la muestra a estudiar.

Muestra de la Investigación

Población

Según Bautistas (2009):

El término población, se refiere al conjunto limitado de individuos, objetos, etc., que pertenecen a una misma clase por poseer características similares. Desde un punto de vista práctico, una población es generalmente un grupo tan grande que impide hacer observaciones directas (pp. 35-36).

De acuerdo a lo citado anteriormente se determina que la población seleccionada para la presente investigación son las organizaciones dedicadas al ofrecer los servicios logísticos de exportación en Costa Rica por la vía terrestre, específicamente en el medio de transporte.

Muestra

Según Behar (2008), “La muestra es, en esencia, un subgrupo de la población. Se puede decir que es un subconjunto de elementos que pertenecen a ese conjunto definido en sus necesidades al que llamamos población. De la población es conveniente extraer muestras representativas del universo” (p. 51).

La muestra de la población se realiza bajo el criterio no probabilístico-intencional, no se toma ningún elemento de probabilidad, sino que se eligen personas con conocimientos en el tema y se utilizan los recursos al alcance de la investigación tanto geográficos como económicamente accesibles. Por lo tanto, se realizan diez entrevistas dirigidas a diez personas, se toman en cuenta a transportistas costarricenses, dividido en dos grupos: el primer grupo consiste en las organizaciones dedicadas a brindar el servicio de transporte internacional de mercancías por la vía terrestre inscritas ante el Ministerio de Hacienda con cedula jurídica y los transportistas unitarios inscritos como personas físicas, a su vez las organizaciones que subcontratan los servicios de transporte terrestre para revender al cliente final, deben tener experiencia y conocimiento en la vivencia de la crisis financiera del 2008, capaces de sustentar la investigación con la información aportada.

A continuación se detallan las organizaciones y/o transportistas costarricenses seleccionados para desarrollar la presente investigación.

Cuadro No. 4
Muestra de la Población utilizada en la Investigación

ENTREVISTADO	ORGANIZACIÓN	CARGO
1	Transportes Exclusivos TEC de Centroamérica	Dueño
2	Transportes Rimahala	Dueño
3	Trasnportes Mejía	Dueño
4	Caex Logistics	Gerente Comercial
5	J y M Transportes	Gerente Operaciones
6	DyA Transport Costa Rica	Dueño
7	HA Logística	Gerente Operaciones
8	Soporte Logístico	Dueño
9	Transportes Alvarado	Dueño
10	Transportista Unitario	Dueño

Fuente: construcción del investigador, con los resultados de la investigación.

Unidad de Análisis

Según Merino (2007, párr. 4) “la unidad de análisis corresponde a la entidad mayor o representativa de lo que va a ser objeto específico de estudio en una medición y se refiere al qué o quién es objeto de interés en una investigación”. Los objetos de interés de la presente investigación se establecen en función de los indicadores, por medio del análisis de los objetivos específicos.

Incidencia

Las incidencias son casos en un periodo de tiempo que requiere de seguimiento en la población de interés y alteran el periodo o lo interrumpen. En el proceso de la investigación se desea indagar la influencia y repercusiones de la crisis financiera del 2008 en el sector logístico exportador por la vía terrestre a Centroamérica, también se correlaciona entre este hecho y el sector.

Decisiones

La decisión es una determinación o resolución, sobre una determinada situación. Se profundizan las decisiones tomadas por las organizaciones dedicadas brindar servicios de transporte terrestre a Centroamérica bajo el fenómeno de la crisis financiera del 2008, que les permitiera permanecer en el mercado bajo las circunstancias vividas en dicha crisis, también se quiere conocer si las decisiones tomadas fueron provechosas en el momento de la determinación de realizarlas.

Instrumentos para la Recolección de Datos

Cuestionario

Según Chasteauneuf (2009) citado por Hernández et al (2014, p. 217): “Tal vez sea el instrumento más utilizado para recolectar los datos, consiste en un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir”, La elaboración del cuestionario permitirá recolectar la información de manera veráz y concisa cuyo fin será lograr alcanzar resolver los objetivos planteados de la presente investigación.

Entrevista

La técnica bajo la cual se realiza el cuestionario para la presente investigación se denomina entrevista, según Bautista (2009 p.40) se define como “una técnica significativa y

productiva para recabar datos, pues es un intercambio de información que se efectúa cara a cara (...) sirve para obtener información acerca de las necesidades y la manera de satisfacerlas”. La entrevista es la manera adecuada para la observación del entorno, en los cuales se podrán observar gestos y ademanes ante las preguntas del cuestionario, también aporta la facilidad de entablar una conversación en donde surjan nuevas incógnitas que pueden contribuir con el desarrollo del análisis.

Proceso para la Recolección de Datos

En la presente investigación se realiza la recolección de información de fuentes primarias, por medio de entrevistas con profesionales en el área del transporte terrestre internacional como empresas transportistas y profesionales en la materia de servicios por la vía terrestre seleccionados por conveniencia. También se recurre a fuentes secundarias tales como libros, páginas web, entre otras. Luego se procede a realizar visitas a cada una de las empresas e instituciones con el fin de aplicar la entrevista y captar los datos acerca del tema de estudio.

Se utiliza como medios para coordinar las entrevistas: llamadas telefónicas, correo electrónico, también, se graban las entrevistas, así como lo permita el entrevistado, para obtener la información más palpable. Al concluir este proceso se analiza la información recopilada y se depuran las respuestas que no cumplen los estándares para la investigación, por ejemplo: respuestas de sí y no.

Método de Análisis de la Investigación

Se recopila la información primaria por medio de las entrevistas basado en un cuestionario con preguntas abiertas semiestructuradas con recursos como: la grabación de audio, la observación de expresiones verbales y no verbales de los participantes, la intervención de nuevas preguntas de acuerdo al curso de la entrevista ; cuando se obtenga la información pertinente se estructuran cada una de las respuestas similares para organizarlas y agruparlas con el fin de crear una relación entre ellas y reflexionar sobre el contenido de cada una de las

categorías que genera las agrupaciones, para así hallar información novedosa y finalizar hasta agotar todas las categorías en el transcurso del análisis de los datos.

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS

El capítulo cuatro consiste en la elaboración del análisis de resultados, gracias a las diez entrevistas realizadas según lo seleccionado en las muestras de la investigación. Las respuestas manifestadas por parte de los transportistas o de los especialistas, en la materia de servicios internacionales de transporte terrestre a Centroamérica, fueron analizadas en función de obtener conocimiento de su criterio en el tema de las incidencias de la crisis financiera en la operación logística de exportación costarricense por la vía terrestre a Centroamérica.

El capítulo está estructurado según lo siguiente: en primera instancia se muestra una tabla cuyo contenido corresponde a la ampliación de las unidades de análisis las cuales se desmenuzan para crear categorías. Las unidades de análisis son derivaciones de los dos objetivos específicos de la investigación; como segundo punto, se describen y analizan cada una de las categorías. El análisis se realiza a través de la comparación de las respuestas obtenidas por cada una de las fuentes de información y por último se confecciona un aparato de interpretación para crear una conexión entre las categorías y brindar la respuesta al planteamiento del problema.

Cuadro No. 4

Unidades y Categorías de Análisis

Unidad	Categoría
Incidencia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aumento de oferta centroamericana 2. Reducción de precios ofertados 3. Cierre de empresas 4. Reducción de flotilla 5. Reducción de demanda 6. Aumento de actos ilícitos 7. Oportunidades
Decisiones	<ol style="list-style-type: none"> 1. Subcontratación de equipo 2. Reducción de personal 3. Disminución de gastos 4. Adquisiciones y alianzas estratégicas 5. Subsistencia

Fuente: construcción del investigador, con los resultados de la investigación.

Unidad de análisis 1: Incidencia

Según Real Academia Española (2017), el término se refiere al acontecimiento que sobreviene en el curso de un asunto o negocio y tiene con él alguna conexión, a su vez, la influencia o repercusión sobre el asunto.

Esta primera unidad se refiere a todas las incidencias que el entrevistado alcanza detectar a raíz de la crisis financiera del 2008, en el servicio de transporte terrestre internacional

de mercancías de exportación hacia Centroamérica. De esta manera, se identifican los elementos capaces de aportar a la investigación y se conocen las opiniones de los entrevistados sobre el tema.

De la unidad de incidencias surgen siete categorías; las cuales se utilizan para el análisis de la presente investigación:

1. Aumento de oferta centroamericana
2. Reducción de precios ofertados
3. Cierre de empresas
4. Reducción de flotilla
5. Reducción de demanda
6. Aumento de actos ilícitos
7. Oportunidades

Categoría 1. Aumento de Oferta Centroamericana

Descripción

Según lo indicado por los profesionales en las entrevistas realizadas, se desarrolla la categoría uno de la primera unidad de análisis; la cual hace referencia al aumento de la oferta de transportistas centroamericanos. Lo anterior se evidencia en las siguientes opiniones:

- Gracias a la crisis financiera del 2008 se aumentó el ofrecimiento de servicios por transportistas con unidades centroamericanas las cuales realizan viajes por ejemplo: desde Guatemala a \$2400, y para no devolverse vacíos en sus viajes retorno hacia su país de origen llegan a cobrar hasta \$1000, con tal de no perder el viaje de retorno (Entrevistado 1).
- Hubo un aumento de más competencia centroamericana en el mercado debido a que ellos ofrecen fletes a menores precios porque se quieren devolver por lo menos con la gasolina (Entrevistado 2).

- El ingreso de tanto equipo centroamericano que llega cargado desde Guatemala, descarga en Nicaragua y hasta se vienen a Costa Rica vacíos para ofrecer el servicio de transporte terrestre a bajo costo con tal de sacar alguna ganancia para retornar a su país. Antes de la crisis esta problemática no era evidente porque al menos hace 10 años se podía vender un viaje de exportación a Guatemala en \$6800 y se le podía pagar al chofer \$2800, todos ganábamos (Entrevistado 5).
- Yo solo utilizo a los centroamericanos debido a que el tico debe cobrar un viaje de ida y es más caro en cambio el centroamericano debe realizar un viaje de retorno y efectivamente es más barato ya que ellos buscan solventar el costo de la gasolina (Entrevistado 8).
- Al inicio del problema de la crisis del 2008 pensamos todos nosotros que el sector transporte iba a tener consecuencias en su desarrollo a causa de una merma en el sector exportador y por ende una disminución en la cantidad de viajes. Cosa que no sucedió pero no sabré si por las medidas que tomaron las empresas o porque en este país no se sintió la crisis a nivel general. En otros países centroamericanos sí hubo una recesión violenta o tal vez el mismo miedo hizo que nuestra competencia inmediata, los transportistas centroamericanos, hicieran valer las diferencias de costos y de desarrollo laboral, con un impacto en nuestras empresas de transporte (Entrevistado 9).
- La economía no se ha recuperado, empresas trasnacionales han acaparado el mercado y fijan las tarifas que se deben ofrecer para brindar el servicio, utilizan el servicio de transportistas unitarios centroamericanos con las tarifas de retorno que obviamente son menores a lo que nosotros los transportistas costarricenses podemos ofrecer. Creo que esto se debe a que la crisis financiera golpeó más al centroamericano en sus países, por lo que al no tener carga se vienen a Costa Rica hasta vacíos para hacer viajes a Panamá a menor precio, principalmente el salvadoreño (Entrevistado 10).

Análisis

Según Morcillo (2011, p. 94) el aumento de la oferta se presenta cuando se da: “El aumento en el número de empresas, que puede deberse a lo atractivo del precio o a otras razones (facilidades para establecerse en una zona o país, por ejemplo), también se traduce en un aumento de la oferta”

De acuerdo a las opiniones emitidas por los entrevistados, la crisis financiera del 2008 estimuló el aumento del ofrecimiento del servicio de transporte terrestre por parte de los transportistas centroamericanos a empresas costarricenses, circunstancia provocada por la crisis financiera del 2008 que golpeó las economías de los países de la región, debido a esto el transportista se dispuso a ofrecer sus servicios en Costa Rica, mediante sus ventajas comparativas y las facilidades de Costa Rica para ofertar sus servicios . En algunos casos, el centroamericano en su país de origen cobra un precio justo y para no trasladar el precio del viaje de retorno a sus compradores en el país de origen, se benefician con la oferta de un viaje de vuelta a las empresas ubicadas en Costa Rica a bajo costo, para cubrir únicamente los gastos operativos.

Se considera un aporte de importancia lo dicho por uno de los entrevistados quien indicó que anterior a la crisis financiera del 2008 el sector de servicios de transporte terrestre con equipo costarricense vivía épocas de opulencia donde sus utilidades eran buenas y trasladaban esos beneficios a sus colaboradores, se percibe que en el momento de la crisis financiera del 2008 presenciaron una disminución en sus márgenes de utilidad, hecho colateral a consecuencia de la sobreoferta de servicios de transporte terrestre internacional de mercancías ofrecidos por los centroamericanos a menores precios.

Categoría 2. Reducción de precios ofertados

Descripción

En esta categoría los entrevistados hacen mención acerca de la reducción de precios ofertados al cliente que requiere el servicio de transporte terrestre internacional de exportación a Centroamérica:

- Ya al cliente no le importaba la calidad, ni el servicio ofrecido, ni siquiera que estaban respaldados por las leyes de Costa Rica, en ese momento hasta ahora lo importante es el precio, se deben reducir los precios para seguir compitiendo en el mercado a pesar de las desventajas (Entrevistado 1).
- A partir de la crisis el cliente se malacostumbró y todavía ahora quieren los clientes que se les dé el mismo precio de un equipo de 48 pies que por uno de 53 pies y ahora con tal de ganarse el viaje se hace (Entrevistado 2).
- Pienso que una incidencia puede ser la reducción de las tarifas para ser competitivos ante un mercado sobre ofertado con baja demanda (Entrevistado 4).
- En el momento que Costa Rica entró en la crisis financiera o recesión en el caso de nuestro país los clientes buscaron como abaratar sus costos, por eso en mi experiencia trataba de igualar por unos meses esos precios y en menos de seis meses debía desertar y darle espacio a un centroamericano que podía mejorar esa oferta. Por más que tratara de abaratar el costo siempre me ganaba los viajes retorno, por lo que tomé otras medidas (Entrevistado 5).
- Al contraerse la cantidad de viajes se genera una sobreoferta de servicios de transporte terrestre, esto produce una rebaja en los precios ofrecidos, un sector que de por sí ya trabaja con márgenes de ganancia muy pequeños. Básicamente hubo guerra de tarifas, se

llegó a reducir los profits hasta en \$50 para competir con los precios centroamericanos. La empresa donde laboraba en el momento de la crisis era de una estructura trasnacional, este tipo de empresas deben cumplir con estándares de calidad como seguros de equipo, requisitos legales, salud ocupacional y hasta cumplimientos ecológicos en comparación al equipo centroamericano que no tiene ninguna responsabilidad con el país, sus equipos pueden estar deteriorados que aun así brindan el servicio a bajos costos (Entrevistado 6).

- Para mantenerse a flote como una empresa costarricense se redujeron los precios para los clientes, por ejemplo: en un flete a un país equis que valía \$1000 hoy se debe ofertar hasta por menos de la mitad (Entrevistado 7).
- En seis años no se ha podido aumentar las tarifas, lo que nos salva es el tipo del cambio del dólar pero así como sube el dólar el combustible sube. Existe una guerra de tarifas, muy pocos clientes se quedan por el servicio (Entrevistado 10).

Análisis

Según <http://www.crecenegocios.com/fijacion-y-estrategias-de-precios/> la estrategia de reducción de precios consiste en:

Reducir los precios con el fin de incentivar las ventas (aumentar el número de clientes y/o la frecuencia de compra del producto) o ganar mercado o, en caso de reducirlos intencionalmente por debajo de los precios de la competencia, con el fin de bloquearla y ganarle participación de mercado.

Por lo tanto, como parte de las consecuencias de la crisis financiera del 2008, los entrevistados se vieron obligados a reducir sus precios ofertados o mantener sus tarifas sin aumentos al cliente con el fin de incentivar sus ventas y tratar de permanecer en el mercado, por esta razón se perciben menos utilidades. También, uno de los entrevistados como parte del cambio del mercado debió vender sus servicios de equipos de mayor volumen por precios menores y, en algunos de los casos, se disponían a ofertar de igual manera que el transportista centroamericano para mantener a sus clientes; se llegó al punto de ser insostenible mantener los precios previamente negociados, esto les obliga a desertar y permitir que el cliente utilice los servicios de transporte terrestre internacional ofrecidos por los centroamericanos.

Categoría 3. Cierre de empresas

Descripción

En esta categoría los entrevistados hacen referencia acerca del cierre de empresas nacionales con equipos propios (llámese furgones, carretas) y como consecuencia a la crisis financiera del 2008 cerraron sus operaciones.

- Se sabe que mucha gente del gremio cerró después de la crisis al no competir con los precios de los transportistas centroamericanos, ¡claro cómo no! si se vive con las desventajas de costos operativos que tenemos en el país para competir como cargas sociales, ir a revisión técnica vehicular (RTV) dos veces, esto obliga a invertir frecuentemente en repuestos, llantas y además la gasolina tan cara que, por cierto, salió un reportaje donde señalan que tenemos la gasolina más cara en Centroamérica (Entrevistado 1).
- Muchos amigos míos que tenían sus empresitas de transporte terrestre internacional cerraron la empresa, ¡qué va! ya no daba para más, para ponerse a competir con el transportista centroamericano (Entrevistado 2).
- El cierre de empresas de transporte terrestre y la quiebra de transportistas independientes dio paso a que el centroamericano se adueñe del mercado de exportación costarricense y lo que el gobierno no ve es que las divisas se las lleva a Centroamérica, podría quedarse aquí para generar nuestra propia economía, esta situación conlleva a la baja de las arcas del país (Entrevistado 5).
- La desaparición de empresas era algo lógico inclusive a nivel global de otros sectores de la economía (Entrevistado 7).
- Algunos colegas cerraron las empresas y nosotros nos mantuvimos en el mercado a largo plazo, tenemos consecuencias serias, pues no hemos podido renovar equipo y el

mantenimiento del mismo es mínimo, continuamos con tarifas cada vez menores o desfasadas a la realidad de costos (Entrevistado 9).

Análisis

Según http://www.eco-finanzas.com/diccionario/P/PUNTO_DE_CIERRE.htm define el cierre o punto de cierre con lo siguiente: “Cuando el precio cae por debajo del punto mínimo del costo variable medio, la Renta total es insuficiente para cubrir los Costos variables, lo que obliga a la Empresa a cerrar sus puertas y afrontar pérdidas equivalentes a los Costos fijos”.

Los entrevistados a través de sus conocimientos de la situación del gremio de transportistas costarricense dedicados a los servicios de transporte internacional de carga hicieron constar que muchas empresas desaparecieron al no poder competir con la caída del precio en el mercado, abriendo paso a la permanencia de los transportistas centroamericanos y las organizaciones que aún se mantienen lo hacen con gran dificultad al no poder renovar equipo y con impedimentos para brindar el mantenimiento adecuado a las unidades actuales.

Categoría 4. Reducción de Flotilla

Descripción

Dicha categoría se establece a través de la opinión de los entrevistados, los cuales comentan acerca de la reducción de la flotilla a consecuencia de la crisis financiera del 2008:

- Conozco colegas que de tener 12 camiones se quedaron con 3 o 2 por los costos de tener las unidades paradas por falta de clientes (Entrevistado 1).
- Yo debí vender mis camiones y pasé de tener 11 camiones a 2 porque ya no podía darle mantenimiento a la totalidad del equipo (Entrevistado 2).

Análisis

Según <http://conceptodefinicion.de/reduccion/> “La palabra reducción es aplicada para definir la acción, ejecución y efecto de reducir, el cual refiere a la disminución de algo que anteriormente era de gran medida” (párr. 2) y, por su parte, según <http://es.thefreedictionary.com/flotilla> la flotilla tiene como significado un conjunto poco numeroso de barcos u otros medios de transporte. En otras palabras, la reducción de flotilla para el caso presente hace referencia a la disminución de unidades de transporte terrestre.

Los entrevistados hacen referencia que, a consecuencia de la crisis financiera del 2008, hubo una importante reducción de su flotilla, pues no podían costear el mantenimiento, y además, se debe considerar que el costo de tener una unidad de transporte terrestre sin funcionamiento por la falta de demanda era elevada, además de la depreciación del mismo, por eso, casi como una obligación, se vendieron las unidades de transporte.

Categoría 5.Reducción de demanda

Descripción

La siguiente categoría se basa en los comentarios por parte de los entrevistados sobre la percepción sobre la reducción de la demanda de servicios logísticos de transporte. Los entrevistados comentaron lo siguiente:

- Según lo que comentaba antes, los clientes, con tal de abaratar sus costos, decidieron contratar más al centroamericano, esto hizo que para los transportistas ticos se redujera la demanda, usted en esos años y aún hoy en día va a la frontera de Peñas Blancas o Paso Canoas y de 15 camiones 3 son ticos por lo tanto 12 centroamericanos (Entrevistado 1).
- Yo percibí entre mis clientes y las solicitudes de equipo que para el año 2009 la demanda bajó un 30%, pero luego rápidamente se recuperó (Entrevistado 3).

- En este momento me encontraba laborando en PROCOMER, ahí las empresas de servicios y exportadores, justamente me retroalimentaron de las dificultades que estaban viviendo ya que la demanda de sus productos se había reducido (Entrevistado 4).
- Bajaron los niveles de demanda para el transportista costarricense, también se debe a que para esos años de la crisis y hasta la actualidad comenzó la aparición espontánea de empresas guatemaltecas y mexicanas con mucha cantidad de flotilla y camiones nuevos, a veces ni les importa el precio al cual venden con tal de lavar dinero (Entrevistado 5).
- Perdí muchos clientes por que ahora las empresas tienen una persona encargada de la logística internacional y contactan directamente al transportista centroamericano (Entrevistado 10).

Análisis

Según Morcillo (2011, p.91) se debe tomar en consideración sobre la demanda, lo siguiente: “Uno de los efectos de la crisis internacional iniciada en 2007 fue un brusco empeoramiento de las expectativas: ante la recesión de la economía mundial, la demanda de consumo experimentó una fuerte contracción en prácticamente todos los países”.

La reducción de la demanda sobre el sector de servicios de transporte internacional por la vía terrestre, se traslada por un lado a los propietarios de equipo costarricense que alegan, como parte de las consecuencias del aumento de oferta centroamericana en el momento de la crisis financiera del 2008, vivir una reducción en la escogencia de servicios de equipo costarricense, que según se entiende, se visualiza en las fronteras de Peñas Blancas y Paso Canoas una evidente disminución del servicio de transporte terrestre con unidades costarricenses. Desde otra perspectiva, para los costarricenses que comercializan con equipo centroamericano percibieron entre sus clientes una reducción en la demanda de servicios, aunque luego se recuperara rápidamente.

Categoría 6. Aumento de actos ilícitos

Descripción

Los entrevistados expresaron que como resultado se manifestó el aumento de compañías ticas envueltas en la problemática del narcotráfico y otros actos ilícitos. Los profesionales comentaron lo siguiente:

- Se vuelve esto un círculo vicioso al no poder competir con los centroamericanos, hay casos de transportistas de que al verse con el agua hasta el cuello acceden a actos ilegales a pasar drogas o contrabando. Me he sentado con colegas transportistas en una mesa y cuando se ve en las noticias que cayó con drogas, por lo que pienso que ha habido un aumento de esos casos (Entrevistado 5).
- También otro factor que considero nos ha afectado es el crecimiento de las empresas de lavado de dinero del narcotráfico y también empresas dedicadas a este trasiego, para ellos es vital que los vean con gran movimiento para justificar su crecimiento sin importar el nivel de precios (Entrevistado 9).

Análisis

De acuerdo con la siguiente definición recuperada en <http://definicion.de/ilicito/> , un acto ilícito significa: “Del latín *illicitus*, un ilícito es aquello que no está permitido legal o moralmente. Se trata, por lo tanto, de un delito (un quebrantamiento de la ley) o de una falta ética” (párr. 3).

Centroamérica es llamado el corredor del narcotráfico por la facilidad de tránsito y falta de control migratorio, situación que facilitó el convenio centroamericano de libre movilidad, firmado en 2006. No solo el narcotráfico es un problema sino la facilidad de lavar dinero, según el ex vicepresidente de Guatemala coordinador de la Red Centroamericana de Centros de Pensamientos de Incidencia (laRed), se comunicó que la región se ha convertido en un canal donde los grupos criminales se han establecido para enviar droga a Estados Unidos y retornar los capitales ilícitos de estas actividades (Jaramillo y Reynolds, 2013).

Se considera que a partir del aumento de oferta centroamericana generada por la crisis financiera del 2008, se elevó el número de casos de transportistas bajo actos ilícitos, al verse desesperados por la disminución de demanda, por otro lado, se menciona el aumento de empresas centroamericanas dedicadas al lavado que deben justificar sus ingresos, tal como se indica en el párrafo anterior sobre las facilidades de este tipos de grupos criminales para ejercer negocios ilícitos en Centroamérica, quienes pueden tentar y aprovechar la mala situación del gremio de transportistas dedicados a brindar el servicio de transporte internacional por la vía terrestre.

Categoría 7. Oportunidades

Descripción

Algunos de los entrevistados en medio de la crisis financiera del 2008 hallaron oportunidades para surgir. Los profesionales señalaron:

- Yo me he dedicado años atrás a vender servicios logísticos de transporte terrestre y utilizo equipo centroamericano, sinceramente la crisis no me afectó tanto, es más para esos años afiancé más a mis clientes porque les podía trasladar precios muy competitivos (Entrevistado 3).
- Le cuento que para el año 2009 yo abrí mi empresa de servicios logísticos de transporte, todo es esforzarse cuando uno ve una oportunidad brillar por lo cual en mi situación no afectó la crisis financiera. Me dediqué a contratar solo equipo centroamericano, porque primero el tico es más caro y tiene aires de grandeza al creer que es su propio jefe porque piensa que no debe rendir cuentas e increíblemente es más machista que el centroamericano, en cambio, el centroamericano sabe quién es el jefe, aparte de ese beneficio obviamente no es lo mismo el precio de un viaje retorno del centroamericano a un viaje de ida que hace el tico (Entrevistado 8).

Análisis

Según la Real Academia Española (2017) se define oportunidad como: “Momento o circunstancia oportunos o convenientes para algo”.

Ciertos entrevistados encontraron conveniente y oportuna la crisis financiera del 2008 para dar paso a la apertura de sus negocios mediante los servicios de transportistas centroamericanos, para beneficiarse de las ventajas comparativas como precio y el tipo de servicio a quienes los contratan; además para quienes ya utilizaban este tipo de estrategia de contratación de transportistas centroamericanos para ofrecer servicios al cliente final, esta estrategia resulta anterior a la crisis financiera del 2008 lograron establecerse en el mercado y afianzar relaciones con sus actuales clientes, por eso podemos llamar antigüedad en el mercado en un negocio que surgía con fuerza para los años que se vivía la crisis financiera del 2008 y en la actualidad.

Unidad de análisis 2: Decisiones

Según Real Academia Española (2017), el término se refiere a la determinación, resolución que se toma o se da en una cosa dudosa, a su vez, a la firmeza de carácter ante una situación.

En la segunda unidad de análisis se realiza la respectiva indagación entre los entrevistados sobre las decisiones tomadas para enfrentar la crisis financiera del 2008. De esta manera se analizan los siguientes elementos:

1. Subcontratación de equipo
2. Reducción de personal
3. Disminución de gastos
4. Adquisiciones y Alianzas Estratégicas
5. Subsistencia

Categoría 1.Subcontratación de Equipo

Descripción.

La presente categoría explica como parte de las decisiones tomadas, la subcontratación de equipo. Existen algunos aspectos que lo justifica, entre ellos:

- Yo opté por darle un giro al negocio y comencé a subcontratar equipo centroamericano para seguir compitiendo en el mercado, con esta medida se evitan cargas sociales, mantenimiento de equipo, viáticos, pólizas de daños a terceros, cargas sociales (Entrevistado 1).
- Mantuve equipo propio por unos años pero me dispuse a venderlos al no poder enfrentar el mantenimiento, por eso me dediqué a subcontratar equipo centroamericano, no valía la pena tener equipo propio y si no puedes con ellos úneteles dicen (Entrevistado 2).
- Como le indiqué anteriormente prefiero subcontratar equipo centroamericano por las ventajas comparativas en cuanto a precios y respetan el hecho de que usted es quien lo está contratando (Entrevistado 8).

Análisis

Según <http://www.definicionabc.com/economia/subcontratacion.php> la subcontratación se refiere a: “Una subcontratación es la contratación que una empresa hace de otra empresa, para que ésta última realice parte de los servicios por los que la primera ha sido contratada directamente” (párr. 1).

El transportista costarricense dedicado a brindar servicio de transporte internacional de mercancías debió realizar un giro de negocio para no quedar rezagado en el mercado y se integró a la práctica de subcontrataciones de transporte terrestre internacional con equipo

centroamericano como se indica en la información sustraída del marco de referencia por el Dr. Pérez(s.f) la subcontratación es la extenalizacion de actividades y funciones que podrían haber sido desarrolladas en el seno de la propia empresa, esta práctica se desarrolla para ellos también valerse de los beneficios de no tener responsabilidades como el mantenimiento, seguros, pólizas y cargas sociales, por otro lado las empresas nuevas que ingresaban al mercado ya contaban con conocimiento de causa sobre las dificultades del transportista costarricense, por lo tanto encontraron una oportunidad para realizar negocios a partir del ofrecimiento de servicios de transporte internacional de mercancías por la vía terrestre a través de la subcontratación de transportistas centroamericanos, así entre sus objetivos no estaba invertir en equipo y ya ingresaban al mercado con ventajas.

Categoría 2.Reducción del Personal

Descripción.

A continuación, en la siguiente categoría, se expone sobre la decisión de reducir el personal. Los entrevistados aportan lo siguiente:

- Opté por reducir el personal de quienes colaboraban conmigo y abarcar más funciones en la empresa (Entrevistado 2).
- Desgraciadamente tuve que recortar personal (Entrevistado 5).
- Fue desplazado mucho personal de sus puestos lamentablemente (Entrevistado 7).
- Yo en lo personal como estaba comenzando mi compañía empecé a realizarlo sola porque había poca demanda de servicios como para contratar a alguien, sí lo pensé pero de momento podía sola (Entrevistado 8).
- En la parte administrativa de 6 quedamos 3 después de la crisis financiera, algo que debía hacerse (Entrevistado10).

Análisis

Según Jiménez y Sánchez (2005), quienes citan a Kozlowski (1993) la reducción del personal puede ser definida como: “Una decisión deliberada e intencional por parte de la organización de reducir su fuerza de trabajo (plantilla) con el fin de aumentar su rendimiento o productividad” (p. 189).

Para mantener en marcha una organización en una temporada de dificultad, una de las decisiones para disminuir gastos operativos es la reducción de personal, esto acarrea en los desmejoramientos en la operación y servicio, esto puede ser contraproducente y probablemente afectar en la disminución de la cartera de clientes actuales de la organización si no se realiza de manera equilibrada como indica el Sr. Hermann Simon en la entrevista realizada por la Wharton University of Pennsylvania. No obstante, hay hechos y situaciones como lo fue la crisis financiera del 2008 en la que se percibió una disminución abrupta en la demanda de servicios de transporte terrestre ofrecido por el costarricense, lo cual hizo insostenible mantener a un personal que probablemente no sea productivo por la disminución de labores, razón que hace necesaria la medida.

Categoría 3. Disminución de gastos

Descripción

Esta categoría describe, según los entrevistados, las maneras como disminuyeron sus gastos internos de la operación para enfrentar la crisis financiera del 2008. Los profesionales en la materia comentaron lo siguiente:

- Para disminuir mis gastos operativos reduje los viáticos para los choferes, si antes les daba \$30 por frontera, luego les daba \$25 hasta \$20 (Entrevistado 1).

- La minimización de viáticos fue el recurso más accesible para disminuir los gastos, porque evidentemente no se pueden tocar los salarios; ese fue un punto que atacar con rapidez (Entrevistado 2).
- Hacer eficiente el gasto de combustible, abastecimiento de combustible en otros países en lugar de hacerlo en Costa Rica (Entrevistado 4).
- Abaratar los gastos operativos lo más posible, estrategias con el combustible, viáticos, entre otros (Entrevistado 5).
- Ser eficiente en el gastos operativo, tener mayor control en las operaciones, cobrar las demoras apropiadamente; antes los camiones esperaban toda la mañana en almacén fiscal para ser descargados eso se cambió y poner claras las reglas; estábamos perdiendo tiempo, yo opté por esta medida (Entrevistado 6).
- El control del combustible se implementó con un sistema, también cuando se viaja a Panamá se trata de llenar el tanque ya que allá la gasolina es más barata porque en los otros países centroamericanos es casi igual y allá no tenemos crédito, aquí sí (Entrevistado 10).

Análisis

Según Ramírez (2013), la disminución de gastos surge: “Con la finalidad de contrarrestar los problemas de liquidez y rentabilidad, y debido a la competencia, muchas empresas” (p. 76).

Algunas de las estrategias implementadas ante la situación dificultosa del sector de transporte terrestre internacional para disminuir los gastos operativos fueron: la reducción de viáticos, hacer eficiente el gasto de combustible, abastecimiento en otros países donde el combustible tiene precios más accesibles y ejercer más control en los gastos operativos como cobrar apropiadamente las demoras, estas decisiones fueron tomadas para contrarrestar las

estrategias de la competencia en cuanto a sus bajos precios ofertados por viajes retorno, con el fin de cubrir la utilidad que dejaban de percibir.

Categoría 4. Adquisiciones y Alianzas Estratégicas

Descripción

La presente categoría manifiesta otras decisiones en el sector de transporte terrestre que brinda servicios hacia Centroamérica como lo fue las adquisiciones y alianzas estratégicas. Los entrevistados opinan:

- Se comenzó a hacer alianzas estratégicas con empresas de Guatemala y el Salvador para disponer de sus equipos para realizar negocios en Costa Rica. De manera que los choferes se reportan en frontera por lo cual se utiliza la tarifa de retorno. No queda más que adecuarse al mercado (Entrevistado 1).
- En el sector propiamente se conoce que se dio la unión de compañías que compraban empresas más pequeñas con el fin de tener más material para competir con mayor cantidad de equipos (Entrevistado 5).
- Parte de las decisiones tomadas por la compañía donde laboraba fue la adquisición de empresas pequeñas que mantenían estructuras pequeñas, con el fin de adquirir más flotilla para vender por volumen a bajo costo (Entrevistado 6).
- Nosotros optamos por aumentar la planilla de vehículos, con alianzas estratégicas con otras empresas para realizar más viajes a precios más bajos y optar por la cantidad (Entrevistado 9).

Análisis

Según <http://www.gestiopolis.com/teoria-de-las-fusiones-y-adquisiciones-empresariales/> la adquisición, se define como “una negociación directa, en la que una empresa compra los activos o acciones de la otra y en la que los accionistas de la compañía adquirida dejan de ser los propietarios de la misma” (párr. 3).

Por su parte, las alianzas estratégicas según <http://definicion.de/alianza-estrategica/>, se definen de la siguiente manera: “pacto que establecen empresas, organizaciones u otras entidades para trabajar en conjunto y así lograr que cada una pueda alcanzar sus objetivos. Se trata de una metodología de cooperación muy frecuente en el contexto empresarial” (párr. 2).

Por último, Se realizan alianzas estratégicas con empresas centroamericanas con el objetivo de utilizar la facilidad de comunicación cuando la unidad llega a frontera y aprovechar el viaje retorno, donde el centroamericano se asegura el viaje y el costarricense ofrece tarifas más cómodas, tal como indica Figuera(2015) el fin radica en el de compartir gastos y elevar las ganancias en el presente caso se utilizan las ventajas mutuas de las organizaciones que se alían entre sí para elevar sus ganancias .Por otro lado, se dio la adquisición de compañías con estructuras ya conformadas con el propósito de utilizar sus activos para confrontar a la competencia.

Categoría 5.Subsistencia

Descripción

Esta categoría se basa en la percepción de los entrevistados sobre sus decisiones a futuro en la posible vivencia de una eventual crisis financiera, se evalúa la subsistencia del gremio de transportistas. El profesional en la materia comentó lo siguiente:

- Sin el apoyo del gobierno para pasar una eventual crisis financiera, se debe tratar de subsistir con las medidas actuales, subcontratar equipo y desistir de usar equipo propio (Entrevistado 1).
- Tomaría las mismas medidas para permanecer al flote pero no tengo más equipo para vender, personal tengo el mínimo, no sé si resistiría (Entrevistado 2).
- Las decisiones que tomé para soportar la crisis creo que no las aplicaría y evaluaría otras, porque no sé de donde más se podrían abaratar más los costos o bajar más las tarifas ya que actualmente las ganancias son mínimas, definitivamente se requiere un cambio en la ayuda del gobierno ya que nuestra sobrevivencia va a depender de un cambio de las políticas (Entrevistado 5).
- Las medidas correctivas serían las mismas: prescindiría de personal, vendería equipo; se debe evaluarlo en el momento, todo sea para seguir a flote (Entrevistado 7).
- Con tal de mantenerse en el tiempo vería donde disminuir mis costos y gastos, si abrí mi empresa en medio de la crisis financiera creo que con las estrategias administrativas correctas podría resistir una eventual crisis (Entrevistado 8).
- No creemos haber salido de la crisis del año 2008, o poder soportar algo peor que esto, si se agrava cada vez más la situación tendremos que cerrar de inmediato pues en estos momentos sobrevivimos agónicamente (Entrevistado 9).
- Espero que no pase una crisis como la del 2008, muchos colegas que ahora están mal por la situación que no se ha logrado controlar, tendrían que cerrar operaciones (Entrevistado 10).

Análisis

Según la Real Academia Española (2017) la subsistencia se refiere: “A la permanencia, estabilidad y conservación de las cosas”.

La subsistencia de las organizaciones y transportistas, en el caso de enfrentar una futura crisis financiera dependerá de las medidas del gobierno en la actualidad, pues el sector de servicios de transporte terrestre internacional a Centroamérica continúa viviendo las consecuencias de la crisis financiera del 2008, donde abaratar precios ofertados se vuelve dificultoso ante los reducidos márgenes de ganancia que en la actualidad vive el sector, también se encuentran opiniones más optimistas por parte del sector dedicado a la subcontratación que no tuvo tantas dificultades en la crisis financiera del 2008 que evaluarían las mismas decisiones o realizaría estrategias administrativas para enfrentar una futura crisis y asegurar su permanencia en el mercado.

Interpretación de los Datos

A continuación se realiza la interpretación de los datos arrojados por las entrevistas realizadas a los transportistas costarricenses o usuarios de los servicios de transporte internacional por la vía terrestre, para así desarrollar el análisis de los datos de manera más amplia.

De acuerdo al estudio ECAT realizado en el 2001, el servicio de transporte internacional terrestre de mercancías se encontraba en una situación de sobreoferta, circunstancia que no era favorable para los usuarios o los transportistas, por su lado los usuarios no percibían reducción en las tarifas de servicios de transporte terrestre efecto que se esperaría ante una abundante competencia, la razón se atribuye a los altos costos operativos con los que deben lidiar los transportistas centroamericanos para ofrecer servicios, acontecimiento que se da por los siguientes factores: la mala infraestructura vial que aumenta recorridos trayendo consigo el incremento en el gasto de combustible, la deficiencia de los puestos fronterizos que se traduce en viáticos, demoras, falta de cumplimientos en tiempos, inseguridad en la región y los altos costos

del combustible. En el caso de los transportistas la sobreoferta reduce las posibilidades de optar por los viajes de retorno factor de importancia para reducir tarifas y trasladárselas a los usuarios.

La crisis financiera del 2008 agravó la situación regional debido a su fuerte dependencia de exportaciones hacia los Estados Unidos, afectando directamente los países centroamericanos con mayor dependencia de su mercado, como lo son: Nicaragua, Honduras, el Salvador y Guatemala. Al haber una importante reducción de exportaciones hacia el mercado Estadounidense produce un efecto de contagio en las exportaciones intrarregionales con un decrecimiento del 18,6%. Situación que desfavorece a la cadena logística de transporte, afectando de manera directa a los ofertantes de servicios de transporte terrestre internacional de mercancías. Anterior a la crisis financiera el sector de servicios de trasiego de mercancías internacional por la vía terrestre ya presentaba fragilidad ante la mala situación gremial mencionada en el párrafo anterior.

Costa Rica presentó durante los primeros nueve meses del 2009 una disminución en las exportaciones totales, sin embargo según Victoria Castillo en su estudio *La crisis económica mundial y sus efectos en las exportaciones costarricenses (2007-2009)* para finales del 2009 el panorama de exportaciones se presentaba estable y paulatinamente recuperándose. El volumen de exportaciones se redujo pero favorablemente la recuperación fue rápida, el impacto no fue de mayor gravedad debido a que en Costa Rica se ofrecen productos de valor agregado, situación que le permite tener mayor número de socios comerciales traduciéndose en mayor movimiento de la cadena de logística. A su vez, Costa Rica es el segundo exportador a nivel regional mostrando condiciones favorables para los transportistas centroamericanos que requieren sustentar los costos de viajes de retorno, en relación a las importaciones Costa Rica es poco efectivo a nivel centroamericano factor contraproducente para el transportista costarricense quienes buscan sustentar los viajes de retorno para ser más competitivos en la región.

El aumento de la oferta de servicios por parte del transportista centroamericano, ha repercutido sobre los transportistas quienes laboran con equipo propio costarricense de manera directa. A partir de la crisis financiera del 2008, se abrió el portillo de la búsqueda de generar empleo y acaparar un mercado por parte de los transportistas centroamericanos, pues Costa Rica

cuenta con las condiciones idóneas para establecerse y ofrecer sus servicios, se trata de un mercado que busca disminuir sus costos y mejorar ofertas en vez de respaldo y seguridad, lo cual los posiciona en una situación ventajosa para ofrecer sus servicios y coloca en una posición desventajosa al transportista costarricense ya que a nivel de ofrecimiento de tarifas quedan rezagados, pues cuentan con numerosos costos operativos que impiden competir con los precios de viajes retorno ofrecidos por el transportista centroamericano, también el costarricense cuenta con una capacidad reducida para no trasladar los costos de viajes retornos a los usuarios.

En el estudio con el nombre de ECAT en el 2001 expone el cambio de necesidades en el mercado, situación que se estaba presentando en la región debido a los altos costos que repercuten en el transporte terrestre en Centroamérica con la consecuencia del aumento en el valor de los productos, por lo que los usuarios en busca de disminuir costos optan por la contratación de servicios directos de transportistas unitarios los cuales muchas veces no cuentan con las condiciones de calidad y seguridad, con frecuencia no se encuentran registrados ante las cámaras de sus propios países. A pesar que este cambio de mentalidad del usuario ya se vivía años anteriores en la región, parece ser que ante la crisis financiera 2008 en el mercado costarricense se reafirmó la búsqueda por abaratar los costos por parte de las empresas costarricenses desplazando al transportista nacional por el centroamericano.

El sector de servicios internacionales de exportación terrestre hacia Centroamérica ofrecido por el transportista costarricense, previamente a la crisis, vivía momentos de bonanza, en el cual se valían de calidad, seguridad y respaldo por la ley para ofrecer tarifas donde tanto el dueño del equipo, la empresa que ofrecía servicios y los colaboradores se beneficiaban, posterior a la crisis el contratante ya no le importó estos factores, buscaban tarifas más competitivas, sin importar el servicio o la calidad de unidades, gracias a tales circunstancias se vio una oportunidad de pagar sus viajes retornos a su país de origen sin trasladárselos a su cliente en su país, para así ser competitivos en ambas direcciones.

El sector de servicios de transporte terrestre internacional de mercancías costarricense debió incurrir a la reducción de precios ofertados en el mercado y disputar en la guerra de tarifas con los centroamericanos, que ya de por sí, se encontraban fuera de competencia por las

desventajas del sector de servicios de transporte terrestre costarricense en cuanto a mayores gastos operativos. Los precios exigidos en el mercado eran y son insostenibles para continuar cumpliendo sus obligaciones y obtener algún margen de ganancia, se vislumbran prácticas como el ofrecimiento de servicios donde se iguala al precio ofertado por el centroamericano para enganchar al cliente, al no resistir el precio negociado e intentar mantener al cliente por servicio y calidad, el resultado llegaba al mismo, el cliente simplemente hacía el cambio por el servicio de transporte terrestre brindado por el centroamericano que sí le podía mantener los precios negociados.

CATRANSCA en su estudio de costos realiza la formulación de tarifas sugeridas tomando en cuenta los gastos operativos del sector e incluyendo los viajes de retorno en el cuadro número tres del marco de referencia, en el caso de las tarifas sugeridas de servicios de exportación por la vía terrestre para Costa Rica están muy por encima de lo que se oferta en la realidad en presencia de las tarifas retorno que ofrecen los transportistas no residentes en el país, mostrado en el cuadro número cuatro realizado por PROCOMER a los diferentes agentes de carga ofertantes de estos servicios.

Consecuencias de la crisis financiera del 2008 como el cierre de empresas se atribuye al hecho de no poder competir con los precios fijados por los transportistas centroamericanos en el mercado, y al agotar todas las posibles estrategias y decisiones, las organizaciones o transportistas unitarios son llevados a la quiebra y al cierre de sus operaciones ante una situación de la cual no se ha tenido el respectivo control o importancia por parte del gobierno y del mismo mercado demandante, se deja el espacio libre para el posicionamiento de más transportistas centroamericanos, esto afecta a quienes aún permanecen en la lucha por sostener sus operaciones en marcha.

Respecto a la reducción de flotilla los entrevistados más que una decisión lo percibieron como una consecuencia ya que no podían dar el mantenimiento correspondiente a las unidades y el hecho de tener un vehículo sin movilidad representa un gasto operativo en cuanto a depreciación y funcionalidad, ya sea por la falta de demanda o porque las tarifas no eran suficientes para brindarle mantenimiento a los equipos.

La reducción en la demanda en el servicio de transporte terrestre internacional de mercancías se interpreta sobre dos perspectivas: para el costarricense dedicado previamente a la práctica de ofrecimiento de equipo centroamericano subcontratado, la disminución de la demanda de sus clientes habituales fue percibida como una disminución significativa, no obstante, la recuperación de la demanda fue rápida y no fue necesario tomar decisiones o medidas. Por otro lado, para el dueño de equipo propio costarricense la demanda se redujo en un porcentaje mayor, por ello se hace la acotación de la ejemplificación por parte de uno de los entrevistados de la situación en las fronteras de Costa Rica donde, según indica, de cada 15 unidades 12 tienen placas centroamericanas y 3 son costarricenses, a través de este ejemplo se observa la situación de la reducción de demanda que el sector de transporte costarricense de mercancías por la vía terrestre estuvo y está actualmente experimentando.

El aumento de la ejecución de actos ilícitos por parte de los transportistas costarricenses dedicados al transporte terrestre internacional de mercancías, bajo los comentarios de los entrevistados, se plantea como hecho relacionado con las circunstancias dificultosas en las que se encuentra el transportista costarricense debido a la escasez de demanda de sus servicios, convirtiéndolos en un sector vulnerable y con las condiciones aptas para verse influenciados por los grupos criminales asentados en Costa Rica o Centroamérica, que hacen valer la oportunidad de la situación del gremio para presentarse como opción para la supervivencia de sus operaciones.

Sin embargo, en toda crisis puede surgir una oportunidad para unos cuantos y eso lo constataron dos de los entrevistados dedicados a la subcontratación de equipo centroamericano para dar el servicio de transporte internacional a Centroamérica por la vía terrestre, por un lado uno de los entrevistados en medio de la crisis abrió las puertas de un nuevo negocio dedicado al transporte de mercancías por la vía terrestre, se colocó en el mercado con las ventajas comparativas, al no ser dueño del equipo no debe invertir en mantenimiento, cargas sociales ni seguros y además utiliza el servicio centroamericano para valerse de las tarifas retorno para ofertar entre sus clientes; el entrevistado que utilizaba la subcontratación previo a la crisis financiara más bien pudo afianzar sus relaciones con sus clientes ya acostumbrados a sus

servicios y los favoreció con tarifas de retorno, estos entrevistados crearon oportunidades en situación de crisis.

La decisión de incursionar en la subcontratación de equipo centroamericano es una estrategia de adecuación al mercado, el cual tuvo un cambio abrupto en cuanto a la selección de servicios de transporte terrestre internacional de mercancías donde el precio se volvió decisivo ante la calidad y la seguridad que proporcionaban las organizaciones y transportistas costarricenses que se sometían ante lo exigido por las leyes costarricenses para tener las condiciones óptimas para brindar sus servicios. Esta decisión redujo los gastos por mantenimiento de equipos, viáticos, cargas sociales entre otras, así los riesgos de no mantener el equipo se reducen.

La reducción de personal es una de las medidas para disminuir el gasto operativo, por lo tanto, a menor demanda de servicio, menor es la cantidad de trabajo para los colaboradores de las organizaciones, que ante la crisis financiera del 2008 debió tomar esta decisión y sobrecargar más funciones en sí mismos. En el caso de uno de los entrevistados, se tomó en cuenta los retos asumidos cuando se abren puertas en una empresa, expresó que en determinado momento tenía la idea de incluir personal pero al encontrar poca demanda decidió continuar solo, constatando el hecho de no emplear a nadie debido a la situación en el momento de la crisis financiera.

Los transportistas costarricenses y organizaciones dedicadas al transporte internacional de mercancías debían solventar la utilidad que dejaban de percibir a consecuencia de los precios ofertados en el mercado, de ese modo se someten a estrategias para verificar los gastos que pudieran disminuir con facilidad en su operación: la reducción de viáticos, hacer eficiente el gasto de combustible, abastecimiento en otros países donde el combustible tiene precios más accesibles y ejercer más control en los gastos operativos como cobrar apropiadamente las demoras.

Con respecto a la información anterior se coloca en esta categoría ya que el entrevistado indica que anteriormente no cobraban estas demoras y era tiempo perdido del chofer, un gasto para la organización, al ejercer el control respectivo y cobrar apropiadamente las tarifas

disminuye en tiempo perdido. Estas decisiones fueron tomadas para contrarrestar la estrategia de la competencia en cuanto a los bajos precios ofertados por viajes retorno.

Acerca de la realización de alianzas estratégicas entre organizaciones costarricenses y centroamericanas para unificar los servicios, se beneficiaron de la cadena de logística al utilizar el servicio del centroamericano para obtener el precio de un viaje retorno, a su vez, el transportista centroamericano con cargas fijas en Costa Rica para realizarlos, hizo de esta decisión la obtención de una cadena beneficiosa para ambos lados. Otras compañías de mayor tamaño adquirirían empresas con estructuras ya conformadas para utilizar sus activos y así contrarrestar y tratar de acaparar al mercado.

Por último, a causa de la crisis financiera el sector de servicios de transporte terrestre internacional a Centroamérica brindado por transportistas costarricenses presenta bases débiles para resistir en el mercado, la situación previa, durante la crisis financiera y la actual del gremio ha desestabilizado al sector, algunos afirman que no alcanzarían a implementar las mismas decisiones que tomaron ante la crisis financiera del 2008 pues no podrían abaratar más sus precios ofertados, en la actualidad ya cuentan con un margen muy reducido de utilidad, poseen estructuras mínimas para realizar sus operaciones, así reducir personal no sería opción, ni la venta de equipo porque ya se cuenta con el mínimo, la falta de ayuda gubernamental también es un elemento clave para el fortalecimiento del sector y enfrentar una futura crisis financiera.

Sin embargo, en el sector existe un grupo beneficiado por los cambios del mercado en la búsqueda del uso de los transportistas centroamericanos, ellos ven con más optimismo y manifiestan que con las medidas administrativas adecuadas, la implementación de las mismas decisiones podría contrarrestar una posible crisis financiera.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

Los entrevistados elegidos para la aplicación del cuestionario, de acuerdo a su experiencia en brindar o ser usuarios del servicio de transporte terrestre internacional demostraron conocimiento para emitir criterio acerca de las incidencias de la crisis financiera del 2008 en el desarrollo de la operación logística de exportación costarricense por la vía terrestre.

Según los datos obtenidos por la presente investigación se concluye que la crisis financiera de 2008 efectivamente incidió en la operación logística de exportación costarricense por la vía terrestre, mas no de forma directa, la mala situación gremial de los transportistas centroamericanos presenciada durante años más el factor de la crisis financiera del 2008, quebrantó la fragilidad de los transportistas centroamericanos quienes en necesidad de obtener viajes retornos y las características que ofrece el mercado costarricense como segundo exportador de la región aumentaron su oferta en el país, incidiendo en las organizaciones dedicadas a brindar el servicio de transporte internacional de mercancías quienes son incapaces de competir con sus precios.

Se determina que la reducción de precios ofertados se debe al resultado de los cambios de necesidades del mercado costarricense demándate de servicios ante la crisis financiera del 2008 en la búsqueda de reducir costos, situación que se presentaba anteriormente y tomó fuerza para esos años, el sector dedicado al transporte internacional de mercancías costarricense cuenta con gastos operativos altos que anteriormente se trasladaban al cliente, escenario que cambió ante el aumento de oferta centroamericana que ofrecía sus precios de viajes retorno.

El cierre de empresas son los resultados de factores externos e internos que afectan a una organización, se concluye que la sobreoferta por parte de los transportistas centroamericanos como factor externo afectó a las organizaciones costarricenses dedicadas a brindar los servicios del transporte terrestre a Centroamérica, cuyas estructuras internas no se encontraban sólidas para

poder mantenerse en el mercado ante la guerra de precios que en su momento y actualmente se vive en el sector.

Se establece que la reducción de flotilla es una consecuencia de la disminución de demanda percibida por el transportista costarricense que opera con equipo propio, al no tener en funcionamiento el equipo representa un recurso ocioso que puede a futuro generar pérdidas por depreciación, y causar desmejoramiento del equipo por falta de uso, circunstancia que podría provocar pérdidas al venderlo, razón por la que se recurre a realizar la acción como efecto ante la crisis financiera del 2008.

La reducción de la demanda es una consecuencia conjunta al cambio de necesidades del mercado demandante, los transportistas costarricenses con sus tarifas no alcanzan a igualar a las ofertadas por parte de los transportistas centroamericanos, sus viajes retorno les permiten una ventaja comparativa por lo que el cliente seleccionará a quien pueda ofrecerle un beneficio mayor en cuanto a precios.

Se concluye que el aumento de los actos ilícitos entre los transportistas costarricenses son consecuencias de la reducción de la demanda y la reducción de los precios ofertados fijados en el mercado provocados por el aumento de oferta centroamericana. Ante la mala situación del gremio de transportistas previa a la crisis financiera del 2008 y post crisis financiera, los coloca como un sector de vulnerabilidad para ser atraídos e influenciados a realizar estos actos ilícitos, ello provoca el aumento, tanto en Costa Rica como Centroamérica

Se concluye que tomar provecho de oportunidades en momentos de crisis, se aplicó por un sector del transporte terrestre internacional de mercancías dedicado a la subcontratación de equipo centroamericano, los colocó en el mercado con las ventajas comparativas de los transportistas centroamericanos, además del hecho de no contar con pagar planilla de choferes, brindar mantenimiento de equipos, pólizas y cargas sociales, los pone en ventaja sobre el sector dedicado a brindar servicios con equipo propio. Asimismo fue ventajoso para quienes ya realizaban subcontrataciones de equipo centroamericano debido a que les permitió colocarse por antigüedad en el mercado.

Se alcanzó a indagar las decisiones tomadas para enfrentar la crisis financiera del 2008 por parte del transportista costarricense, directamente para contrarrestar el aumento de la oferta por parte de la competencia centroamericana, incidencia directa que ha acarreado al sector hasta el día de hoy.

Se determina que la subcontratación es una alternativa que le permite a las organizaciones costarricenses dedicadas a brindar el servicio de transporte internacional la adaptación a las necesidades de sus demandantes, al utilizar las ventajas que les ofrece los transportistas centroamericanos en cuanto a precios y la disminución de gastos que representa mantener un equipo propio.

Se establece que la reducción de personal es una medida que se adopta ante la disminución de demanda por los servicios de transporte internacional terrestre brindado por transportistas costarricenses, en la búsqueda de disminuir costos fijos y recursos que puedan estar ociosos a consecuencia de los factores externos que experimentaban las organizaciones como la crisis financiera del 2008 y la sobreoferta centroamericana en Costa Rica.

Se concluye que la disminución de gastos operativos es una medida para mejorar la liquidez de las organizaciones cuyo fin es continuar con las operaciones contrarrestando la reducción de los márgenes de utilidad que estaban experimentando los transportistas costarricenses ante la agresiva guerra de precios por parte de la competencia centroamericana.

Se determina que las alianzas estratégicas entre las organizaciones costarricenses y centroamericanas son fundamentales para continuar a flote ante las malas circunstancias que viven y siguen viviendo los transportistas costarricenses, les permite utilizar las ventajas de la subcontratación de servicios en ambas direcciones, asegurar carga de retorno para el transportista centroamericano y el costarricense mantener a sus clientes transfiriendo los beneficios en precio. Y en relación a la adquisición de empresas constituidas se concluye que se realizó como decisión agresiva para acaparar al mercado.

Se concluye que la subsistencia gremial de los transportistas costarricenses dependerá de las medidas que se tomen por parte del gobierno para mejorar una situación que se ha estado presentando desde años atrás agravada ante la crisis financiera del 2008. De no tomarse medidas se presentaría la extinción de un gremio y básicamente se dependería únicamente de los servicios de los centroamericanos para continuar con regularidad de la cadena logística.

Recomendaciones

Se recomienda a los transportistas costarricenses:

- Mayor unificación gremial, en Costa Rica existen dos cámaras de transporte con diferentes ideologías, con conocimientos de la situación gremial que se ha presenciado a lo largo de los años hasta el día de hoy, básicamente son cámaras representativas e informativas, más no realizan accionamientos efectivos para ser interlocutores entre las necesidades del gremio y el gobierno. Por lo que se recomienda incluirse al Sindicato de Tráileres Seccional de la Asociación Nacional de Empleados Públicos y Privados (ANEP) y el Gobierno como primer avance tras la huelga realizada, se llegaron a los siguientes acuerdos: el día 28 de febrero, según la página web del Gobierno de Costa Rica, el gobierno se compromete a continuar con el trámite de reforma al artículo 457 del Reglamento General de Aduanas, para adaptar el plazo de permanencia temporal de las unidades de transporte comercial y vehículos comerciales hasta tres meses, ya que hoy en día el reglamento establece que la permanencia temporal de las unidades será de un plazo máximo de seis meses, también el compromiso del gobierno en encontrar una forma de cobro sobre la tasa vigente del 15% del impuesto de la renta a los transportistas no residentes que prestan el servicio internacional de carga.
- Continuar con mejoramientos organizacionales en cuanto a los gastos operativos, la implementación de tecnologías puede ser clave, por ejemplo: el uso de GPS permitiría conocer los movimientos de las unidades y los status de combustible en el camino. La implementación de tecnologías le agregará valor a los servicios brindados para ser considerados por los usuarios.

- Se recomienda optimizar las relaciones con empresas centroamericanas para así mantener bases operativas en los países de la región y a los que no cuentan con alianzas proponerse a realizarlas, el usuario se vería beneficiado con la expansión ya que se traduciría en una efectiva comunicación sobre el estado de su carga y un respaldo que podría ser usado en el momento del ofrecimiento del servicio.
- Se recomienda la actualización y capacitación constante sobre los trámites fronterizos para disminuir tiempos, lo cual permitiría continuar optimizando los gastos operativos que se pueden incurrir por estadía y demoras del equipo en frontera.

Se recomienda al Ministerio de Hacienda:

- Ejercer los controles necesarios para lograr el cobro del 15% del impuesto de la renta a los transportistas no residentes que prestan el servicio internacional de carga. Se sugiere la ejecución del cobro realizándolo a través de aquellas organizaciones costarricenses que contraten los servicios de transportistas no residentes de manera directa y también las empresas que realizan la subcontratación del servicio para ofrecerlo. De esta forma, se buscaría igualar las condiciones competitivas para los transportistas costarricenses y se benefician las arcas del país.

Referencias bibliográficas

- América Economía. (2014). *Falta de competencia en transporte terrestre en centroamérica duplica costos*. Recuperado de <http://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/falta-de-competencia-en-transporte-terrestre-en-centroamerica-duplica-costos>
- Aráuz, A. (Marzo- Abril de 2008). *Nueva Sociedad. El impacto de la crisis en América Central*. Recuperado de <http://nuso.org/articulo/el-impacto-de-la-crisis-en-america-central/>
- Artavia, V. (08 de 08 de 2008). *Archivo Chile. Centroamérica: Del modelo exportador a la crisis mundial*. Recuperado de http://www.archivochile.com/Debate/crisis_08_09/crisis00020.pdf
- Alvarado, E. (22 de 5 de 2001). *Nación.com*. Recuperado de http://www.nacion.com/In_ee/2001/mayo/22/economia4.html
- América Economía. (6 de 03 de 2014). *América Economía*. Recuperado de <http://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/falta-de-competencia-en-transporte-terrestre-en-centroamerica-duplica-costos>
- Aráuz, A. (Marzo- Abril de 2008). *Nueva Sociedad*. El impacto de la crisis en América Central. Recuperado de <http://nuso.org/articulo/el-impacto-de-la-crisis-en-america-central/>
- Aráuz, A. (Marzo -Abril de 2009). *Nueva Sociedad*. Recuperado de <http://nuso.org/articulo/el-impacto-de-la-crisis-en-america-central/>
- Artavia, V. (08 de 08 de 2008). *Archivo Chile*. Recuperado de http://www.archivochile.com/Debate/crisis_08_09/crisis00020.pdf
- Banco Mundial. (07 de 02 de 2013). *Banco Mundial*. Recuperado de <http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2013/02/07/diversificacion-en-centroamerica>
- Banco Mundial. (06 de Marzo de 2014). *Banco Mundial*. Recuperado de <http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2014/03/06/centroamerica-elevados-costos-transporte-terrestre-carga-freno-competitividad>
- Barceleta, H. (2010). *Eumed*. Recuperado de <http://www.eumed.net/ce/2010a/hbc.htm>
- Bartholomew, J. (Dirección). (2013). *El Crack Bursátil de 1929 - La Gran Depresión - Jueves Negro - Wall Street Crash of 1929* [Película].
- Bautista, M. (2009). Manual de Metodología de Investigación.
- BCEOM. (2001). *Estudio Centroamericano de Transporte (ECAT) Carreteras y Servicios de Transporte* .

Behar. (2008). METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.

Biblioteca Universidad de Alcalá. (s.f.). Recuperado de http://www3.uah.es/bibliotecaformacion/BPOL/FUENTESDEINFORMACION/tipos_de_fuentes_de_informacin.html

Blejer, M. I. (s.f.). La crisis financiera internacional y su impacto en los países emergentes. *Revista de la Bolsa de Comercio de Rosario*, 20-21-22.

Cámara de Transportistas Centroamericanos. (2008). *Actualización del Estudio de Costos del Transporte Terrestre por Carretera y Tarifas Sugeridas*.

CANATRAC. (2011). Recuperado de http://www.canatrac.co.cr/es/nosotros/nos_listado.php#

Carmona, P. (2005). *Manual del transportista*. Ediciones Díaz de Santos.

CentralAmericaData.com. (7 de 2 de 2011). *CentralAmericaData.com*. Recuperado de http://www.centralamericadata.com/es/article/home/Leve_recuperacion_del_comercio_intraregional

Emprendimientos Corporativos S.A. (2014). *iprofesional.com*. Recuperado de <http://www.iprofesional.com/notas/195000-La-crisis-financiera-de-2008-fue-la-peor-de-la-historia-superando-la-Gran-Depresin>

EXFTO Comunidad Forex. (s.f.). *EXFTO Comunidad Forex*. Recuperado de <https://efxto.com/diccionario/exportaciones>

Expansion. (9 de 02 de 2009). *Expansion en alianza con CNN*. Recuperado de <http://expansion.mx/economia/2009/02/06/los-origenes-de-la-crisis>

FECATRANS. (2005). *Memoria de Labores 2003-2005*. Guatemala.

FECATRANS. (2008). *Costos actualizados y Tarifas de Fletes Sugeridas del Transporte de Carga*.

Ferguson, C. (2010). *Inside Job*. DEUSTO.

Figuera, M. (6 de 3 de 2015). *Emprendedores y Negocios.ES*. Recuperado de <http://www.emprendedoresynegocios.es/10-medidas-para-superar-una-crisis-economica-en-una-empresa/>

Fonseca, A. S. (2003). *Costa Rica en el siglo 18*. Costa Rica: Universidad de Costa Rica.

FORBES Staff. (21 de 08 de 2015). *FORBES MÉXICO*. Recuperado de [/www.forbes.com.mx/4-consejos-para-superar-una-crisis-economica-en-tu-negocio/#gs.EMVaOec](http://www.forbes.com.mx/4-consejos-para-superar-una-crisis-economica-en-tu-negocio/#gs.EMVaOec)

- Fundación Konrad Adenauer /Red Centroamericana de Centros de Pensamiento e Incidencia –laRED. (2010). *Crisis Financiera Mundial: su impacto económico y social en centroamérica*. Guatemala: Tjark Egenhoff ,Eduardo Stein.
- Ginés de Rus Mendoza, J. C. (2003). *Economía del transporte*. España: Antoni Bosch, editor, S.A.
- Gutiérrez, J. P. (s.f.). *Expansion*. Recuperado de <http://www.expansion.com/diccionario-economico/globalizacion-economica.html>
- Hernández, F. (2010). Metodología de la investigación.
- Hernández, F. y. (2014). Metodología de la Investigación Sexta Edición. En F. y. Hernández, *Metodología de la Investigación Sexta Edición* (págs. 8-9). México: McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.
- Jaramillo, V., & Reynolds, L. (8 de 5 de 2013). *E&N*. Recuperado de <http://www.estrategiaynegocios.net/lasclavesdeldia/463396-330/por-que-es-tan-facil-lavar-dinero-en-centroamerica>
- Jiménez, C., & Sánchez, J. L. (2005). Análisis del downsizing (reducción de plantilla) como fenómeno psicosocial. *Revista de Psicología del Trabajo y de las Organizaciones*, 189.
- Jorge Mario Martínez, M. C. (2009). *La Integración Económica Centroamericana y Sus Perspectivas Frente a la Crisis Internacional*. México: Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), Subregional Headquarters in Mexico .
- Merino, T. (2007). *EPI-CENTRO*. Recuperado de <http://escuela.med.puc.cl/recursos/recepidem/introductorios6.htm>
- Monchón, F. (2011). *Microeconomía con aplicaciones a América Latina.(1a. ed.)*. México: McGraw-Hill Interamericana. .
- Obregón, C. (2011). *La Crisis Financiera Mundial Perspectivas de México y de América Latina, Carlos Obregón* . México: Grupo editorial siglo veintiuno.
- PROCOMER. (2016). Recuperado de <http://www.PROCOMER.com/es/acerca-de>
- Ramírez, N. (2013). *Contabilidad administrativa.(9a. ed.)* . México: McGraw-Hill Interamericana.
- Ramos, R. M. (2009). *EL IMPACTO DE LA CRISIS ECONÓMICA MUNDIAL*. Costa Rica: Economía y Sociedad.
- Requeijo, J. (2006). *Anatomía de la crisis financiera*. McGraw-Hill España.
- TIBA MÉXICO. (10 de 2 de 2015 MÉXICO). *TIBA MÈXICO*. Recuperado de TIBA MÈXICO: <http://www.tibagroup.com/mx/transporte-internacional-de-mercancias>

UCR y PNUD. (2013). *Costa Rica Impactos y lecciones de la crisis internacional 2008-2009*. Costa Rica: Clara Inés Angarita.

Vallejo, L. (2010). *La crisis financiera: génesis y repercusiones*. Apuntes del CENES13.

Wharton Business School-Universidad de Pensilvania. (16 de 12 de 2009). *Universidad de Pensilvania*. Recuperado de <http://www.knowledgeatwharton.com.es/article/quienes-son-los-responsables-de-la-crisis-financiera/>

Wharton University of Pennsylvania. (8 de 09 de 2010). *Universia-Knowledge@Wharton*. Recuperado de Universia-Knowledge@Wharton: <http://www.knowledgeatwharton.com.es/article/como-salvar-a-su-empresa-durante-una-crisis-una-conversacion-con-hermann-simon/>

Wharton Business School-Universidad de Pensilvania. (2009). *Quiénes son los responsables de la crisis financiera*. Recuperado de <http://www.knowledgeatwharton.com.es/article/quienes-son-los-responsables-de-la-crisis-financiera/>

Wharton University of Pennsylvania. (8 de 09 de 2010). *Universia-Knowledge@Wharton*. Recuperado de : <http://www.knowledgeatwharton.com.es/article/como-salvar-a-su-empresa-durante-una-crisis-una-conversacion-con-hermann-simon/>

Apéndice 1

Cuestionario aplicado en la investigación

1. ¿Por qué considera que la crisis financiera del 2008 ha incidido en el sector de transporte terrestre de exportación a Centroamérica?
2. ¿Qué consecuencias puede identificar de la crisis financiera 2008 en el sector de transporte terrestre de exportación a Centroamérica?
3. ¿Cómo ha afectado directamente a su organización la crisis financiera del 2008?
4. ¿Según su experiencia como transportista o usuario del servicio logísticos exportador por la vía terrestre cuáles decisiones se tomaron para enfrentar la crisis financiera del 2008?
5. ¿Considera que las decisiones tomadas fueron provechosas? Considera que se pueden volver a aplicar las decisiones tomadas, en una eventual crisis financiera futura?