

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS AMÉRICAS
VICERRECTORÍA ACADÉMICA**

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA ECONOMÍA

**ANÁLISIS SOBRE LAS CONSECUENCIAS DE LA CRISIS DE
LOS CONTENEDORES PARA LA CORPORACIÓN FABEL S.A.
PARA LOS AÑOS 2020 - 2022**

**MODALIDAD DE TESINA PARA OPTAR POR EL GRADO DE
BACHILLERATO EN ECONOMÍA**

ESTUDIANTE: ANDRÉS BOLAÑOS HERCE

TUTOR: LIC. SILVIA ROJAS MARCHENA

SEDE ARANJUEZ, SAN JOSÉ, COSTA RICA

NOVIEMBRE, 2022

CONTENIDO

CONTENIDO DE FIGURAS	4
CONTENIDO DE TABLAS	5
RESUMEN EJECUTIVO	6
CAPÍTULO I. PROBLEMA.....	7
Justificación	8
Objetivos	10
<i>Objetivo general.....</i>	<i>10</i>
<i>Objetivos específicos.....</i>	<i>10</i>
Antecedentes	10
<i>Tesis internacionales</i>	<i>10</i>
<i>Tesis nacionales</i>	<i>13</i>
Proyecciones	15
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO.....	16
<i>Comercio internacional</i>	<i>16</i>
Tratados de libre comercio	16
<i>Tratados comerciales con Costa Rica</i>	<i>17</i>
Acuerdos multilaterales.....	17
Acuerdos comerciales preferenciales	19
Relevancia financiera sobre los tratados comerciales	20
Tratado de Libre Comercio entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República Popular China.....	20
Tratado de Libre Comercio entre los Estados de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) y los Estados Centroamericanos	21
Asociación entre la Unión Europea y sus Estados Miembros y Centroamérica (AACUE) .	21
Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos (CAFTA-DR).....	22
La Alianza del Pacífico	22
Teorías del libre comercio	23
Modelo de Heckscher – Ohlin (H-O).....	24
<i>Cadena logística</i>	<i>26</i>
Traslado marítimo	32
Datos de importación de la empresa	35
Términos de comercio internacional (International Commercial Terms “Incoterms”)	39
Relación del comercio exterior y el tráfico portuario	41
Flete de transporte	43
Aumento en los fletes marítimos vía contenedores	44
Datos de la empresa con respecto al alza de los fletes	45
Tendencia al alza que llegó para establecerse, y consecuencias del alza de los fletes.....	50
<i>Reportes de ventas</i>	<i>52</i>
Datos de la empresa	53
Estados operativos	59
<i>Crisis.....</i>	<i>60</i>
Crisis de los contenedores	61
Guerra en Ucrania	65

CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO.....	68
Referente.....	68
Enfoque.....	69
<i>Cuantitativo.....</i>	<i>69</i>
Diseño.....	70
<i>No experimental.....</i>	<i>70</i>
<i>Transversal o transeccional.....</i>	<i>70</i>
<i>Descriptiva.....</i>	<i>71</i>
<i>Exploratoria.....</i>	<i>71</i>
Población y muestra.....	71
<i>Población.....</i>	<i>72</i>
<i>Muestra.....</i>	<i>72</i>
Criterios de inclusión y exclusión.....	72
Instrumento.....	73
<i>Cuestionario.....</i>	<i>73</i>
Proceso de recolección y análisis de datos.....	74
Fuentes de información.....	74
<i>Fuente primaria.....</i>	<i>75</i>
<i>Fuente secundaria.....</i>	<i>75</i>
VARIABLES DE ANÁLISIS.....	77
CAPÍTULO IV. ANÁLISIS DE DATOS.....	78
Variable N°1.....	78
Variable N°2.....	78
Variable N°3.....	79
CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	86
<i>Conclusiones.....</i>	<i>86</i>
<i>Recomendaciones.....</i>	<i>88</i>
REFERENCIAS.....	90
APÉNDICE.....	95
<i>Apéndice A: Instrumento de la investigación.....</i>	<i>95</i>
<i>Apéndice B: Información financiera de la empresa año con año.....</i>	<i>99</i>

CONTENIDO DE FIGURAS

Figura 1 - Modelo de Heckscher - Ohlin.....	25
Figura 2 - Istmo Centroamericano: distribución de la carga manipulada por país, (Miles de tm, %) año 2021	33
Figura 3 - Costa Rica desembarcada y embarcada por puertos, (Miles de tm), años 2020 – 2021.....	34
Figura 4 - Costa Rica desembarcada y embarcada por tipo de manipulación, (Miles de tm), años 2020 – 2021.....	35
Figura 5 - Solicitud de importación para el cedazo, años 2019 - 2022	36
Figura 6 - Solicitud de importación para cable de acero, años 2019 - 2022	37
Figura 7 - Solicitud de importación para cadena Maxtop, años 2019 - 2022	37
Figura 8 - Solicitud de importación para cerraduras, años 2019 - 2022.....	38
Figura 9 - Costo final del flete de importación por la naviera Consolidaciones Karpa, años 2019 - 2022	46
Figura 10 - Costo final del flete de importación por la naviera China Cargo, años 2019 - 2022.....	49
Figura 11 - Costo final del flete de importación por la naviera TMA Logistics, años 2019 - 2022.....	50
Figura 12 - Evolución del precio de los fletes spot a nivel mundial del comercio internacional marítimo vía contenedores, de enero 2019 a enero 2022	51
Figura 13 - Evaluación semanal ponderada de la tarifa de flete de ocho rutas importantes de este a oeste por contenedores de 20 TEU para el 30 de abril del 2020	62
Figura 14 - Evaluación semanal ponderada de la tarifa de flete de ocho rutas importantes de este a oeste por contenedores de 20 TEU para el 23 de septiembre del 2021	63
Figura 15 - Evaluación semanal ponderada de la tarifa de flete de ocho rutas importantes de este a oeste por contenedores de 20 TEU para el 20 de octubre del 2022	64
Figura 16 - Representación gráfica de la respuesta	80
Figura 17 - Representación gráfica de la respuesta	82
Figura 18 - Representación gráfica de la respuesta	83
Figura 19 - Representación gráfica de la respuesta	84

CONTENIDO DE TABLAS

Tabla 1 - Carga manipulada en puertos por país. (miles de tm), años 2020 – 2021	32
Tabla 2 - Solicitud de importación para el cedazo, años 2019 - 2022.....	35
Tabla 3 - Solicitud de importación para cable de acero, años 2019 - 2022.....	36
Tabla 4 - Solicitud de importación para cadena Maxtop, años 2019 - 2022.....	37
Tabla 5 - Solicitud de importación para cerraduras, años 2019 - 2022	38
Tabla 6 - Reglas Incoterms 2020.....	40
Tabla 7 - Istmo Centroamericano: Valor y Volumen del Comercio exterior vs carga marítima por países. (Millones de US\$ y Miles de tm), año 2021.....	42
Tabla 8 - Istmo Centroamericano: Movimiento de carga por país. (Miles de tm), años 2016 – 2021.....	42
Tabla 9 - Costo final del flete de importación por la naviera Consolidaciones Karpa, años 2019 - 2022	45
Tabla 10 - Costo final del flete de importación por la naviera China Cargo, años 2019 - 2022.....	47
Tabla 11 - Costo final del flete de importación por la naviera TMA Logistics, años 2019 - 2022.....	49
Tabla 12 - Pedidos de importación de diferentes productos por el cliente Empresa 1, años 2019 – 2022.....	53
Tabla 13 - Pedidos de importación de diferentes productos por el cliente Empresa 2, años 2019 – 2022.....	54
Tabla 14 - Pedidos de importación de diferentes productos por el cliente Empresa 3, años 2019 – 2022.....	56
Tabla 15 - Pedidos de importación de diferentes productos por el cliente Empresa 4, años 2019 – 2022.....	57
Tabla 16 - Pregunta 1	78
Tabla 17 – Pregunta 2.....	78
Tabla 18 - Pregunta 3	78
Tabla 19 - Pregunta 4	78
Tabla 20 - Pregunta 5	79
Tabla 21 - Pregunta 6	79
Tabla 22 - Pregunta 7	79
Tabla 23 - Pregunta 8	80
Tabla 24 - Pregunta 9	80
Tabla 25 - Pregunta 10	81
Tabla 26 - Pregunta 11	81
Tabla 27 - Pregunta 12	81
Tabla 28 - Pregunta 13	82
Tabla 29 - Pregunta 14	83
Tabla 30 - Pregunta 15	84
Tabla 32 - Pregunta 16	84
Tabla 33 - Pregunta 17	85
Tabla 34 - Pregunta 18	85
Tabla 35 - Pregunta 19	86
Tabla 36 - Pregunta 20	86

RESUMEN EJECUTIVO

El desarrollo de la presente investigación se fundamenta en analizar las consecuencias generada por la crisis de los contenedores durante los años 2020 – 2021, así como las repercusiones que esto implicó para la operación de importaciones de derivados de acero y hierro para la empresa Fabel S.A. El objetivo es demostrar los efectos de dicha situación el comercio internacional, en relación con la oferta y la demanda.

Asimismo, para abordar el tema se han analizado otras problemáticas a nivel mundial que ha encarecido los precios de importación, tales como: el incremento en los costos de fletes marítimos, y también, a como ha sido la guerra en Ucrania para el año 2022 período en el cual los países han declarado una epidemia a lo vivido los dos años previos. De modo que, al recopilar la información de importaciones pasadas se procesarán a determinar cómo lo anterior afectó al proceso como tal.

A nivel metodológico, el enfoque del estudio es cuantitativo, puesto que se fundamenta en estadísticas y números, con la finalidad de detallar con información precisa la veracidad de los hechos. De igual forma, para cuantificar la investigación se aplicó un cuestionario al dueño de la empresa para saber con certeza cómo fue la experiencia de negocios ocasionada por tantos factores externos que afectaron la operación de importación de bienes.

Con la información obtenida se concluye lo siguiente, la escasez de contenedores efectivamente afectó las importaciones de los bienes de materiales para la construcción derivados de acero y hierro, ya que, al estar los clientes enterados de la situación, aumentaron la cantidad de pedidos generados por los diferentes clientes de la cartera. Además, con el incremento en la demanda se obtuvo un alza en los costos de los fletes marítimos, lo que estaba encareciendo más los precios de importación final. Y la guerra de Ucrania, afectó la oferta mundial de dichos materiales, lo que saturó otros mercados como el chino.

CAPÍTULO I. PROBLEMA

Al final de la década 2000 - 2010 cerraron con buenos números las bolsas de valores de distintos mercados internacionales cerraron con buenos números. Igualmente, las proyecciones económicas del sector empresarial indicaban una curva ascendente para lo que sería la entrada del 2020. Sin embargo, esta planificación no resultó efectivo, pues en de diciembre del 2019 aparecen los primeros casos de Covid-19 lo cual generó pandemia global. Claramente ningún país estaba preparado para enfrentar lo que sería, en primera instancia, una crisis de salud, y luego, por consecuencia, una crisis económica, lo cual representó avalancha de eventos negativos.

Por ejemplo, al libre tránsito de las personas, confinándolas en sus hogares, miles de comercios fueron cerrados por medio de decretos gubernamentales que cada país aplicó a su discreción, dejando técnicamente en operación solo productos de primera necesidad básica, tales como: alimentos y medicamentos; o sea, supermercados y farmacias fueron de las pocas empresas que lograron evitar los estragos que los demás comercios percibieron. Sumado a ello, para evitar una rápida propagación mundial, los países implementaron medidas de restricción al ingreso de vuelos provenientes de cualquier parte del mundo, lo cual produjo que el tráfico aéreo se detuviera por completo. Lo mismo sucedió con las embarcaciones de pasajeros o de carga, lo cual generó el primer detonante.

Pues bien, a medida que la pandemia iba progresando en las distintas ciudades del mundo, los países se ven en la necesidad de flexibilizar sus posturas ante los trabajadores de importación y exportación de carga, ya que había distintos bienes que, por sus características, necesitaban llegar a su destino pronto, de lo contrario podría perderse el producto. Así pues, al retomar las acciones de comercio internacional, las empresas pueden despachar sus productos de manera que sigan su trayectoria hasta el consumidor final. No obstante, el siguiente problema estaría en los puertos, ya que debido a las regulaciones estatales y para salvaguardar las vidas de los operarios, se debía de mantener una cantidad máxima de personas trabajando, más en caso de que llegasen a infectarse con el virus, por lo cual debían de asegurarse que estas personas cumplieran con el protocolo de aislamiento, para así evitar contagiar a más personas.

Lo anterior, implica que no se cuente con suficientes operarios trabajando, lo cual genera que todo el proceso portuario de documentación, desembarque, chequeo policial, entre otros procedimientos, tomará más tiempo en comparación con el año 2020. Esto llevaría a la siguiente eventualidad: la saturación portuaria.

Además, se debe considerar que este tipo de trabajo es muy demandante pues se trata con tripulaciones de diversas nacionalidades e idiomas, donde el lema “el tiempo es oro” es vital, A la vez, se debe mantener todo en sincronía; es decir, que el siguiente paso necesita aprobación o que se ejecute el anterior. Esto es un flujo de cadena muy delicado, a lo cual se debe sumar la demanda agregada producida por el confinamiento de las personas en sus hogares. Esto implicó que el comercio virtual tuviera un crecimiento exponencial, lo que lleva a una mayor demanda en el corto plazo; no obstante, las cadenas de suministro no estaban operando a su velocidad normal operativa.

De manera que, una vez expuesto este panorama, en el cual las embarcaciones provenientes con mercadería de distintas partes del mundo esperaban su turno en algunos de los puertos más importantes, concurridos y necesarios, se comprenden los motivos por los cuales un contenedor vacío no regresaba a la velocidad necesaria para cargar el próximo cargamento que debía ser enviado a otra parte del mundo, lo cual produjo la escasez de contenedores a nivel mundial.

En consecuencia, se da un incremento en los fletes de importación marítimos, lo cual encarece el costo de movilización. Además, se debe considerar el ritmo acelerado en que crece la economía, lo cual se contrapone a las condiciones actuales de los servicios aduaneros internacionales. En consecuencia, sucede el alza de precios a nivel mundial, lo cual impacta diferentes productos, tales como los combustibles de hidrocarburos fósiles y derivados. Entonces, surge la interrogante ¿qué tan afectadas quedaron las importaciones a causa de esta situación?

Justificación

En la actualidad, cualquier economía, sin importar de cuál país y de donde se encuentre, enfrentará dos situaciones que podrían generar un alza de precios en diferentes canastas de bienes y servicios. Ello es importante dado que afecta el bolsillo de todos los consumidores, sin importar en cual decil se ubique: doméstica y la importada.

También afecta si el país cuenta o no con un Banco Central en donde tomen decisiones de posturas de política monetaria que estén o no ligadas a las sugerencias provenientes del gobierno central. En todo caso, se deben de saber las acciones a tomar para el mejor progreso y desarrollo del país; especialmente el manejo de la inflación doméstica, responsabilidad principal que llega a obtener dicha institución.

Al respecto, Cubero (2022), expresidente saliente de dicha institución, en una entrevista, define la importancia de un Banco Central para un país:

Es fundamental la labor del Banco Central en decir las cosas como son, siempre lo ha hecho así, transparencia, es decir las cosas como son no pintarlas ni más pesimistas de lo que son y más negativas ni tampoco más optimistas o positivas de lo que son describirlas tal cual son, y no solo describirlas; explicarlas y también explicar a la población qué se puede hacer ante eso y que no se puede hacer y no vender falsas promesas.

Mantener una inflación estable y balanceada dentro de los márgenes de crecimiento esperados es lo ideal en cualquier economía, y, los bancos centrales deben hacer su mejor trabajo antes las eventualidades ya mencionadas. Sin embargo, existe la otra inflación, la importada, en donde se generan diversas alzas en los precios de diferentes bienes, por lo general de primera necesidad para el desarrollo económico de un país.

Además, estos últimos años de pandemia, múltiples eventos han ocurrido para llegar a la situación en la cual se está, lo cual ha generado que exista un incremento en las materias primas. Por ejemplo, en cuanto a energías se ha elevado el costo del petróleo, el gas y la electricidad. Esto impacta alza en los costos de importación y exportación de las navieras y otras empresas.

En relación con este tema, Corrales (2022) en una entrevista apunta lo siguiente:

[...] venimos heredando situaciones inéditas, primero marzo abril 2020 esta situación de una epidemia que se convirtió y luego nos toma la crisis de los contenedores en donde el precio de los contenedores sube estrepitosamente de \$1,600.00 dólares contenedores de 40 piezas, prácticamente llegó a \$12,000.00 dólares y eso también ocasionó un fenómeno inflacionario previo a la crisis bélica que arrancó ahora el 24 de febrero cuando el mundo positivo y ya sacando la cabeza, lamentablemente ocurre esta situación bélica que nos tiene un problema serio de inflación y otra serie de inconvenientes.

Estas alzas en los precios generan que otros productos también tengan la necesidad de subir sus precios, o bien reducir las cantidades de los empaques para mantener los precios de los productos, y así no impactar tanto al consumidor. Por lo general lo que sucede es que el consumidor que menos está anuente a dichos cambios es el más susceptible a los impactos en su bolsillo en su plato de comida.

Por lo anterior, surge la necesidad del presente estudio; esto como una manera de análisis de impacto social, pues se busca conocer cómo afecta la cadena de suministro las proyecciones económicas y financieras de las personas y empresas, ya que debido a la importación y exportación de bienes y servicios existe la especulación de escasez de productos, lo cual produce una variación de precios para el consumidor final, quien estaría pagando el costo.

Aunado a ello, como lo explica Corrales (2022) “[...] porque tasas de interés más altas, tipo de cambio más alto, inflación más alta, combustible más alto, ‘diay’, los costos van a ser mayores, vamos a producir menos, y el desempleo va a aumentar.” Canal Economía Hoy. (07 de junio del 2022). Situación Macro del país. Recesión económica en Costa Rica. [Archivo de video]. YouTube. <https://youtu.be/Xi7s7YMDh1w>

Ahora bien, la empresa en la actualidad comercializa con una cantidad numerosa de clientes, artículos y navieras, lo cual genera un número de datos extenso, y debido a que no se cuenta con el tiempo suficiente para elaborar la tesina como para cubrir la cantidad de productos que importa la empresa para el análisis de estos, solo se desarrollarán cuatros de ellos. También, serán cuatro clientes de ésta a quienes se les aplicará el análisis del comportamiento de estos durante el período de análisis. De la misma manera, se elegirán tres navieras que transportan la mercadería de China hacia Puerto Caldera.

Objetivos

Objetivo general

- Analizar las consecuencias de la crisis de los contenedores para la empresa Fabel durante los años 2020 – 2022.

Objetivos específicos

- Conocer los reportes de ventas de la empresa Fabel antes del 2020 previo a la pandemia.
- Observar las consecuencias generadas por la crisis de los contenedores durante el año 2020 hasta el primer semestre del 2022.
- Situar a la empresa Fabel durante el primer semestre del año 2022 a causa de la crisis de los contenedores y la guerra en Ucrania.

Antecedentes

Tesis internacionales

El primer documento consultado corresponde a Padilla y Villón (2022), el cual se titula *Análisis de las crisis marítimas y sus afectaciones en los servicios portuarios del Ecuador durante*

el año 2020. Lo elaboran en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil para optar por el grado académico de Licenciatura en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe.

Así pues, se proponen como objetivo general: evaluar en qué medida las crisis marítimas producidas durante el año 2020 han afectado a los servicios portuarios del Ecuador; y los siguientes objetivos específicos son: 1) Establecer el marco teórico y conceptual que fundamente las teorías que explican las crisis marítimas que han afectado a los servicios portuarios del Ecuador, durante el año 2020, a través de la revisión de literatura, 2) Determinar el marco referencial y contextual de las crisis marítimas a nivel mundial y el entorno de los puertos ecuatorianos durante el año 2020 mediante la revisión de estudios similares y búsqueda bibliográfica, 3) Establecer la metodología de la investigación para conocer sobre las diferentes afectaciones que han tenido los servicios portuarios y los sectores productivos del Ecuador durante el año 2020, 4) Analizar los resultados obtenidos de la investigación realizada, con el fin de obtener conclusiones sobre la afectación de las crisis marítimas en los servicios portuarios y sectores productivos del Ecuador.

Además, la metodología que se emplea es con un enfoque mixto, ya que llevaron a cabo entrevistas a cinco personas. También, se utilizó información obtenida del boletín estadístico portuario del Ecuador, con la cual, mediante el uso de los siguientes instrumentos: encuestas, entrevistas, grupos focales, análisis Delphi, análisis estadístico y observación directa, como primarios, se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Finalmente, se obtiene la siguiente conclusión que da respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el auto indica que para explicar las consecuencias de las crisis marítimas y sus afectaciones a los servicios portuarios una teoría pertinente es la cadena de valor, ya que es justamente el conjunto de procesos internos de las empresas importadoras y exportadoras las que se perjudican de manera directa debido al aumento de los costos de los fletes marítimos. Para lo anterior, se recomienda realizar el estudio sobre el efecto de la crisis mundial en otras áreas productivas, pues se analizaron los sectores del café, cacao y banano. Asimismo, se sugiere una investigación más profunda sobre los indicadores de las terminales portuarias, debido a que el comportamiento entre estos difiere; así como al gobierno ecuatoriano y sus autoridades correspondientes analizar los sectores que más han sido afectados por la crisis mundial logística, con el fin de que se proceda a establecer políticas y leyes de apoyo que los incentiven a salir adelante, recuperar su comportamiento financiero y seguir expandiéndose a otras partes del mundo.

Luego, el siguiente estudio consultado pertenece a Alvarado y Delgado (2022), el cual se titula *Complejidades del comercio internacional, análisis de la crisis de los contenedores y sus efectos en el crecimiento económico*. Se realiza en la Universidad de Guayaquil para optar por el grado académico de Ingenieros en Comercio Exterior.

De esta investigación se desprende el siguiente objetivo general: analizar los efectos de la crisis de los contenedores en la industria del comercio internacional; además, los siguientes objetivos específicos: 1) Identificar las consecuencias que ha dejado la crisis de contenedores, 2) Evaluar el crecimiento económico de los países en vía de desarrollo, y 3) Elaborar estrategias que permitan tener mejores opciones de transporte.

La metodología que se emplea es el específico, la cual mediante el uso de la revisión bibliográfica procura encontrar respuesta al problema de investigación. A partir de esto se obtiene la siguiente conclusión que da respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el auto indica que las importaciones y exportaciones son de gran importancia para la economía de un todo un país, ya que afecta toda la cadena de logística con el cierre de fábricas, reducción de personal portuario, y cierre de fronteras, lo cual genera que se encarezcan ciertos productos porque no llega la materia prima. Para lo anterior, se recomienda la implementación de reformas en la facilitación y digitalización de procesos comerciales y así generar una disminución en los costos, dar una mejora en el seguimiento y rastreabilidad de contenedores, impulsar transparencia y promover la colaboración en el escenario de la cadena de suministros. Además, garantizar una competencia justa con una investigación que sancione a aquellos que llevan a cabo prácticas abusivas.

Seguidamente, se revisó el estudio de De la Hera (2022), el cual se titula *Panorama actual del transporte marítimo internacional*. Lo realiza en la Universidad de Valladolid para optar por el grado académico de licenciatura trabajo de grado final en Comercio.

De esta investigación se desprende el siguiente objetivo general: proporcionar una visión general sobre el transporte marítimo y los retos puntuales a los que se enfrenta en estos momentos, lo cual lleva a plantear cuestiones surgidas a raíz de la pandemia del Covid-19 y el conflicto de Ucrania con Rusia. Además, los siguientes objetivos específicos: 1) Se analizarán los problemas derivados de la crisis de los contenedores, y 2) la importancia de este sector en el desarrollo del comercio internacional.

La metodología que se emplea el específico, la cual, mediante el uso de revisión bibliográfica, procura encontrar respuesta al problema de investigación. Con ello, se obtiene la

siguiente conclusión que da respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el auto indique que el transporte marítimo ha tenido una gran evolución a lo largo de los años y es una parte fundamental en el desarrollo del comercio actual. Para lo anterior, se recomienda hacer frente a los importantes retos, como son la mejora de la sostenibilidad, la descarbonización próxima y de un mercado cada vez más competitivo.

Tesis nacionales

El primer estudio consultado es el de Pérez y Víquez (2020), el cual se titula *Eficiencia y profundidad del sistema financiero costarricense y su efecto sobre el crecimiento económico*. Lo elaboran en la Universidad Nacional de Costa Rica para optar por el grado académico de licenciatura.

De esta investigación se desprende el siguiente objetivo general: analizar la eficiencia y profundidad del sistema financiero costarricense, y su efecto sobre el crecimiento económico. Además, los siguientes objetivos específicos: 1) Exponer el funcionamiento del sistema financiero para Costa Rica en el período 1995 – 2015, 2) Elaborar un indicador de desempeño financiero para medir la calidad de los activos financieros, 3) Construir un modelo VAR para la relación causal entre el sistema financiero y el crecimiento económico, y 4) Proponer recomendaciones para potenciar el desarrollo del sistema financiero costarricense.

La metodología que se emplea es con enfoque cuantitativo, la cual, mediante el uso de los siguientes instrumentos: estadísticas, indicadores sobre la accesibilidad a los servicios bancarios, y aplicación de un Vector Autorregresivo, se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Por lo anterior, se obtiene la siguiente conclusión que da respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el auto indica que el sector bancario posee una mayor correlación que el mercado de capitales respecto al crecimiento económico en la mayoría de los países. Para lo anterior, se recomienda la innovación financiera mediante la banca para el desarrollo, lo cual podría aumentar la inclusión financiera de las pequeñas empresas.

Luego, se revisa el trabajo de Vargas (2018), titulado *Propuesta de un sistema de rentabilidad financiera y evaluación de estrategias para la optimización del flujo de caja para la empresa Vegetales Fresquita S.A.* Lo realiza en la Universidad de Costa Rica para optar por el grado académico de Maestría profesional en finanzas.

De esta investigación se desprende el siguiente objetivo general: elaborar un estudio de rentabilidad financiera para la empresa Vegetales Fresquita S.A., así como los siguientes objetivos específicos: 1) Definir las bases teóricas para el análisis de rentabilidad financiera, así como diagnosticar el entorno industrial de Vegetales Fresquita S.A., 2) Describir los antecedentes históricos, las capacidades operativas y financieras actuales de Vegetales Fresquita S.A., 3) Generar un sistema de rentabilidad financiera para Vegetales Fresquita S.A. mediante el uso de diferentes herramientas de análisis financiero avanzado, análisis de flujo de caja de Fresquita S.A. a través de una propuesta de un sistema de rentabilidad financiera, y 4) Presentación de las conclusiones y recomendaciones del estudio realizado.

La metodología que se emplea es mixta, la cual, mediante el uso de los siguientes instrumentos: libros contables, estados financieros, revistas especializadas y documentos empresariales, se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

Por lo anterior, se obtiene la siguiente conclusión que da respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el autor indica que una buena cantidad de los productos ofrecidos por Vegetales Fresquita S.A. mantienen elasticidades de precio negativas, lo cual quiere decir que el precio y la cantidad de unidades vendidas se comportan inversamente, por cada colón que aumente el precio se descontará una cantidad proporcional de unidades vendidas. Por lo anterior, con el objetivo de mejorar la rotación sobre el activo total, se recomienda reducir el ritmo de crecimiento, lo cual permitiría mejorar los índices de rendimiento y gestión de la empresa.

El último trabajo consultado es el de Barquero y Rodríguez (2021), el cual se titula *Estudio de prefactibilidad para determinar la viabilidad de la importación y venta de alambre de aluminio en el sector pecuario en Costa Rica*. Lo realiza en la Universidad de Costa Rica para optar por el grado académico de Maestría Profesional en Gerencia Agroempresarial.

De esta investigación se desprende el siguiente objetivo general: desarrollar un estudio de prefactibilidad para la empresa Enlaces Pecuarios S.R.L., para determinar la viabilidad de la importación y venta de alambre de aluminio para el sector pecuario en Costa Rica, así como los siguientes objetivos específicos: 1) Elaborar un estudio de mercado, para la estimación de la demanda potencial de alambre de aluminio en el sector pecuario en Costa Rica, 2) Identificación del proveedor de alambre de aluminio y desarrollo de estrategias que le permitan a la empresa Enlaces Pecuarios S.R.L. consolidarse en el mercado, 3) Hacer un estudio técnico basado en la logística de importación del producto que se estará comercializando, 4) Realizar un estudio

administrativo para definir la estructura organizacional, las normas legales necesarias y procedimientos para llevar a cabo el proceso de importación y distribución y venta del producto, y 5) Realizar un estudio financiero para determinar la rentabilidad del proyecto.

La metodología que se emplea es cuantitativa, la cual, mediante el uso de los siguientes instrumentos: análisis de contenido y revisión bibliográfica sobre libros de textos con materia financiera y mercadológica, electrónicos con ámbitos agropecuarios, entrevistas, y análisis sobre documentos en materia ganadera, se procura encontrar respuesta al problema de investigación.

De esta forma, se obtiene la siguiente conclusión que da respuesta al objeto de estudio de la investigación, cuando el auto indique que el producto de alambre de aluminio tiene un alto potencial de crecimiento para su comercialización, máxime que es la tendencia internacional en este ámbito. Por lo anterior, se recomienda analizar la contratación o no de tiempo completo por parte del colaborador encargado en el área de bodegaje por temas de costos, así como realizar un contrato con un consorcio nacional reconocido, registrar marcas, y buscar diversificar los productos ofrecidos por la empresa Enlaces Pecuarios S.R.L.

Proyecciones

- Por el efecto dominó que llegó a afectar las importaciones y las exportaciones globales, lo cual dañó la cadena de suministro de diferentes bienes, se incluyen los metales para la construcción. Por ende, es importante conseguir la información necesaria para tener noción de cómo estaban las operaciones de la empresa Fabel en relación con la importación de metales de hierro y acero hacia Costa Rica, previo al acontecimiento de la emergencia sanitaria generada por el brote del virus.
- Comprobar con la información suministrada cómo se afectaron las operaciones de la empresa Fabel con las importaciones, y cruzar esto con de los clientes, ya que por necesidad o urgencia modificaban el inventario, lo cual generó disruptivas en el consumo del bien importado.
- A causa del impacto generado por la escasez de contenedores, demostrar cómo la empresa logró conseguir sus objetivos de ventas y mantener la competitividad de precios en el mercado debido a dicha crisis.

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO

Comercio internacional

Debido al intercambio de productos y riquezas entre aquellos imperios, reinos o países que buscaban saciar sus necesidades de productos tropicales y el otro grupo necesitando aquellos otros que eran de origen de zonas más frías y templadas, es que se comprenden las causantes del origen del comercio internacional.

Así pues, con el intercambio de culturas y la evolución de los barcos, las navieras han permitido el avance de la sociedad humana como la conocemos, ya que diferentes ingredientes influyeron en la historia de la humanidad para transformarla en el mundo que conocemos hoy. Esto generó que empresarios iniciaran sus propias compañías, por ejemplo: manufactureros de barcos, o empresas de seguros, y varias otras empresas relacionadas con el comercio internacional.

Las oportunidades de crecimiento que se le pueden presentar a las empresas que solo estén dedicadas a un mercado nacional, y que decidan comercializar en el mercado internacional, es de grandes oportunidades para todos. En este sentido, la empresa generará más utilidades y posicionamiento de marca en otras regiones, mientras que el país se beneficiará de los impuestos que genera el crecimiento de esas exportaciones. Ahora bien, aquellas empresas que decidan hacerlo deben de comprender que la actividad internacional es muy distinta a la nacional, y que esta conlleva a una serie de retos y dificultades que posiblemente aún no se han encontrado. Como detalla Giménez *et al.* (2020) “En general, el comercio internacional se rige por normativas relacionadas especialmente con la firma de acuerdos comerciales multi o bilaterales, y el establecimiento de aranceles, cuotas, contingentes y otras medidas de salvaguardia” (p. 1).

Tratados de libre comercio

Los países que integran los diferentes sistemas multilaterales sobre áreas de comercio, cooperación y económicas, son más robustos, ya que mejoran la competitividad y las posibilidades de desarrollo de los países que lo integran. Por tal motivo, los tratados de libre comercio son importantes para los países, principalmente para los pequeños, como Costa Rica.

En relación con esto, Hernández (2020) se refiere a algunos logros de Costa Rica en cuanto a sus alianzas comerciales internacionales:

Costa Rica es un país que ha logrado diversificar su oferta exportable al sumarle a los productos tradicionales de exportación como lo son el café, el banano y la piña, nuevos

bienes como los dispositivos médicos, microchips y también algunos servicios por ejemplo las telecomunicaciones, servicios compartidos (shared-services) y el turismo, que cada día adquieren mayor protagonismo (p. 179).

La región de América Latina se sigue posicionando detrás de las naciones asiáticas. Al respecto, algunas áreas que menciona Hernández (2020) “corresponden a la escasa apertura comercial, baja productividad, poco valor agregado, rezagos en el sector tecnológico e innovación, que se sigue presentando en los aparatos productivos.” (p. 177).

De manera que, la importancia que tiene la atracción de flujos de inversión extranjera directa se debe a diversas razones. En cuanto a esto, Hernández (2020) menciona algunas importantes, tales:

Las posibilidades de desarrollo es otra de las variables en análisis, ya que la IED impacta positivamente en la capacidad productiva del país receptor. Según Obeid (2015) esta se encarga de alimentar a los países receptores con la entrada de capitales, conocimientos tecnológicos, desarrollo del capital humano y la capacidad de gestión necesaria para el desarrollo económico sostenible (p. 180).

Tratados comerciales con Costa Rica

Los tratados comerciales que establezca un país son fundamentales, tanto para las importaciones y exportaciones como para la inversión extranjera directa, lo cual genera grandes efectos en la economía de un país en varios aspectos; por ejemplo, una mayor producción en el PIB y, posiblemente, una reducción de los índices de pobreza a nivel nacional.

Algunos de los acuerdos comerciales en vigor en Costa Rica para el actual año 2022 se distribuyen, principalmente, en cuatro grupos; esto según la Organización de los Estados Americanos (OEA, 2022), dentro de los cuales están los siguientes:

Acuerdos multilaterales

Costa Rica hasta la fecha solo tiene un acuerdo multilateral, lo cual el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo de España (2022) lo define de la siguiente manera: “Los acuerdos multilaterales son aquellos que afectan a todos los miembros de la OMC, mientras que los plurilaterales afectan sólo a los países firmantes”. Es decir, varios países forman parte de un tratado

en donde todas las partes tendrán el mismo nivel de responsabilidad a las demás partes. El país cuenta con el siguiente convenio internacional: Miembros de la OMC, siendo su fecha de suscripción el 07 de mayo de 1995.

Uniones aduaneras (Customs Unions)

En este tipo de tratado comercial el país hasta la fecha solo cuenta de nuevo con uno, y es el de mayor vigencia encontrado en materia de comercio internacional. Su definición por parte de la Instituto Europeo de Posgrado (IEP) (2018) es el siguiente: “Acuerdo por dos o más Estados que adoptan una postura común frente al resto de países. Las fronteras comerciales se diluyen, mientras que el bloque impone una tarifa común a las mercancías exteriores entrantes en la unión aduanera”.

En este sentido, Costa Rica es miembro del Mercado Común Centroamericano (MCCA), siendo su fecha de suscripción el 13 de diciembre de 1960.

Acuerdos de libre comercio

En materia de los acuerdos de libre comercio o tratados (TLC), es aquí en donde el país resalta con su postura comercial hacia varias regiones del mundo, lo cual facilita el comercio internacional entre ambas partes. Esto genera mayor competitividad a nivel nacional e internacional por el movimiento de productos. El Instituto Europeo de Posgrado (IEP) (2018) lo define como: “Tratado para la supresión de barreras comerciales dentro de una zona. Se suele materializar en la eliminación o rebaja sustancial de los aranceles para los bienes entre las partes y en acuerdos en materia de servicios”.

Centroamérica – Reino Unido, siendo su fecha de suscripción el 18 de julio del 2019.

Centroamérica – República de Corea (Corea del Sur), siendo su fecha de suscripción el 21 de febrero del 2018.

Centroamérica – Asociación Europea de Libre Comercio (AELC), siendo su fecha de suscripción el 24 de junio del 2013.

Costa Rica – Colombia, siendo su fecha de suscripción el 23 de mayo del 2013.

Centroamérica – Unión Europea, siendo su fecha de suscripción el 29 de junio del 2012.

Centroamérica – Estados Unidos Mexicanos, siendo su fecha de suscripción el 22 de noviembre del 2011.

Costa Rica – República del Perú, siendo su fecha de suscripción el 26 de mayo del 2011.

Costa Rica – República Popular de China, siendo su fecha de suscripción el 08 de abril del 2010.

Costa Rica – República de Singapur, siendo su fecha de suscripción el 06 de abril del 2010.
CAFTA-DR (Centroamérica – República Dominicana – Estados Unidos de América) siendo su fecha de suscripción el 05 de agosto del 2004.

CARICOM, siendo su fecha de suscripción el 09 de marzo del 2004

Centroamérica – Panamá, siendo su fecha de suscripción el 06 de marzo del 2002.

Costa Rica – Canadá, siendo su fecha de suscripción el 23 de abril del 2001.

Centroamérica – Chile, siendo su fecha de suscripción el 18 de octubre de 1999.

Centroamérica – República Dominicana, siendo su fecha de suscripción el 16 de abril de 1998.

Acuerdos comerciales preferenciales

Actualmente, el país cuenta con solo dos acuerdos comerciales preferenciales. Según Herreros (2019), esto se define de la siguiente manera: “Acuerdos comerciales recíprocos entre dos o más socios, pactando una reducción mutua de aranceles” (p. 22). De forma que, se mencionan los siguientes acuerdos:

Costa Rica – Venezuela, siendo su fecha de suscripción el 21 de marzo de 1986.

Costa Rica – Colombia, siendo su fecha de suscripción el 02 de marzo de 1984

Algunos acuerdos bilaterales de inversión están incluidos los siguientes países según PROCOMER (2022): Alemania, Argentina, Canadá, Chile, Taiwán, Corea, España, Francia, Países Bajos, Paraguay, República Checa, Suiza, Venezuela y Qatar.

Además, algunos de los tratados que están en proceso son

Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Centroamérica y la República de Corea

Alianza del Pacífico (AP)

Acuerdo sobre Comercio de Bienes Ambientales (EGA)

Acuerdo sobre Comercio de Servicios (TiSA)

Ahora bien, algunos de los beneficios que se obtienen al comercializar con otras regiones del mundo es que permite que cada país pueda especializarse en un tipo de industria, en donde pueda producir con mayor eficiencia que los demás, siendo así lo más competitivos en el mercado. A la vez, permite que, en caso de escasez de bienes, estos se puedan importar para satisfacer la

demanda interna y así controlar la volatilidad de los precios. También, hace posible que los productos excedentes de una nación sirvan para el consumo de otras partes del globo.

Ahora bien, las obligaciones de la empresa vendedora son principalmente suministrar la mercadería y la factura comercial en las condiciones acordadas previamente en el contrato de la compraventa. También, licencias, autorizaciones y otras formalidades para el despacho de exportación o importación, así como contratos de transporte y seguros, y otros.

Por su parte, se tienen las responsabilidades de la empresa compradora, las cuales son la cancelación del precio final de la mercadería convenido en el contrato de la compraventa. Al igual que los otros, facilitando licencias, autorizaciones y demás formalidades para el despacho de exportación o importación, así como contratos de transporte y seguro, y recepción de mercadería, entre otros.

Relevancia financiera sobre los tratados comerciales

Los diferentes tratados que existen actualmente para Costa Rica son varios y con diversos países del globo, ubicados en diferentes puntos, beneficiándose así con su posición geográfica en el centro de América, con los dos océanos más transitados por flota comercial y de pasajeros del mundo el Atlántico y Pacífico.

Por tal motivo, a continuación, se nombrarán algunos tratados de mayor relevancia para el país a nivel de exportaciones e importaciones. Esto con base a los últimos datos ofrecidos por el Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica (2021).

Tratado de Libre Comercio entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República Popular China

El tratado entre estos dos países ha generado que en el comercio con China haya crecido durante la última década. Mientras en 2011 el intercambio comercial totalizó US\$1,319 millones, en 2020 alcanzó la cifra de US\$2,271 millones. En promedio, el comercio creció a un ritmo anual de 6,2 %, lo cual es el resultado del crecimiento de 19,0 % en las exportaciones y de 5,6 % en las importaciones.

Las exportaciones tienen un valor total durante 2021 US\$ 308 millones. Los principales productos son dispositivos médicos, carne y trozos de bovino, agrios (cítricos) preparados o conservados, pieles y cueros, despojos comestibles de bovino, cobre para reciclar, café, enchufes, circuitos integrados y dispositivos identificables para uso en estomas.

Por su parte, las importaciones tienen un valor total durante 2021 de US\$ 2938 millones. Los principales productos son productos laminados de hierro o acero, computadoras portátiles, celulares, productos laminados planos de los demás aceros, pantallas de televisión, vehículos para el transporte de personas, llantas, juguetes con ruedas, manufacturas de plástico y aparatos de radiodifusión.

Tratado de Libre Comercio entre los Estados de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) y los Estados Centroamericanos

El convenio comercial entre estas zonas ha generado que, en el último decenio, el comercio con la AELC haya crecido un promedio anual de 5,5 %, al pasar de US\$130 millones a US\$211 millones en 2021, el mayor monto registrado durante el período de análisis.

Las importaciones tienen valor total durante 2021 de US\$ 28 millones. Los principales productos son banano; café oro; piña; cigarrillos y puros; dispositivos médicos; azúcar; piña congelada; jugo de piña; cacao; sellos de correo; entre otros.

Además, las importaciones están con un valor total durante 2021 de US\$183 millones. Los principales productos son: productos inmunológicos dosificados, medicamentos, dispositivos médicos, abonos, sellos de correo, máquinas para uso en la industria textil, bebidas dietéticas o enriquecidas, antisueros, relojes de pulsera, circuitos integrados, entre otros.

Asociación entre la Unión Europea y sus Estados Miembros y Centroamérica (AACUE)

Acuerdo por el que se establece una Asociación entre la Unión Europea y sus Estados Miembros, por un lado, y Centroamérica, por otro (AACUE), que ha estado en el último decenio. El comercio con la UE creció en promedio anual 6,4 %, al pasar de US\$ 2.475 millones en 2012 a US\$ 4.336 millones en 2021.

Las exportaciones tienen un valor total durante 2021 US\$ 2.619 millones. Los principales productos son dispositivos médicos, banano, piña, café oro, jugo de piña, aceite de palma, frutas tropicales conservadas en su jugo, piña congelada, plantas ornamentales, entre otros.

Asimismo, las importaciones poseen un valor total durante 2021 de US\$ 1.717 millones. Los principales productos son medicamentos, vehículos para el transporte de personas, productos inmunológicos dosificados, dispositivos médicos, combustibles, alambre de cobre, placas y baldosas para pavimentación, reactivos de laboratorio, preparaciones alimenticias, manufacturas de plástico, entre otros.

La diferencia entre la AELC y Centroamérica y la AACUE es que la AELC está formada desde 1960, con el objetivo de promover el libre comercio y la integración económica; agrupa a cuatro países europeos que no son parte de la Unión Europea: Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza; mientras que el AACUE regula las relaciones entre Centroamérica y la Unión Europea (UE) en tres ámbitos: diálogo político, cooperación y la creación de una zona de libre comercio entre la UE y los países de Centroamérica.

Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos (CAFTA-DR)

Puntualmente, el comercio bilateral entre Costa Rica y Estados Unidos en los últimos diez años (2010-2019), experimentó una tasa de crecimiento promedio anual de 4,1 %, alcanzando un valor de US\$ 11.014 millones en 2019, lo cual representó el 39,9 % del comercio total del país.

Las exportaciones tienen como valor total, durante 2019, de US\$ 4.824 millones. Los principales productos son dispositivos médicos, piña, banano, llantas, café, lentes de contacto, manufacturas de plástico, yuca, piña congelada, así como láminas y placas de plástico.

También, sus importaciones están con un valor total durante 2019 de US\$ 6.190 millones. Los principales productos son combustibles, dispositivos médicos, maíz tipo “pop”, manufacturas de plástico, papel y cartón, habas de soya, siliconas en formas primarias, vehículos, computadoras portátiles, y papel para acanalar.

La Alianza del Pacífico

Según para López y Muñoz (2012) la definición de La Alianza del Pacífico (AP) fue creada en 2011. Actualmente, está conformada por cuatro países de Latinoamérica: México, Chile, Colombia

y Perú. Su creación tiene por objetivo mejorar la integración regional, “generar crecimiento, desarrollo y competitividad de las economías con el fin de mirar en forma conjunta hacia Asia-Pacífico, región que se fortalece como un centro fundamental de la economía mundial de este siglo” (p. 1).

Esta Alianza pretende, según Arévalo (2014, p.167), lo siguiente:

- Fomentar el crecimiento económico para enfrentar el desempleo regional.
- Mejorar la integración comercial y financiera y el desarrollo tecnológico.
- Agilizar la integración con Asia para aumentar el volumen de exportación.
- Atraer inversión extranjera y turismo en mayores volúmenes.
- Diversificar las relaciones económicas y políticas con los países del Asia Pacífico.
- Algunos de los resultados obtenidos de esta Alianza Hernández (2020) resalta algunos a continuación:

En lo que respecta al intercambio comercial los países de la AP han experimentado un incremento en el volumen de sus exportaciones e importaciones desde el 2011, siendo así al año 2018 exportaron US \$616,550 millones superando lo exportado por los países del Mercosur US\$40,281, donde forman parte Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay. Adicionalmente, sus importaciones alcanzaron los US\$625,442 millones superando los US\$ 34,660 millones importados por el Mercosur. Según Del Pacífico (2019), los países de la Alianza recibieron 54 millones de turistas en el último año y una captación de Inversión Extranjera Directa del 38% del total que llegó a América Latina en el 2017. Por lo que, para México, Chile, Colombia y Perú esta integración regional se ha reflejado en un mayor crecimiento, desarrollo y competitividad de sus economías. (p. 178)

Teorías del libre comercio

Según la Escuela Clásica de Economía, propuesta por Adam Smith y seguida por David Ricardo, se dice “que todos los países podían obtener beneficios del comercio a través de la división internacional del trabajo, en la que cada país debía especializarse en la producción y exportación de aquellos productos que producían relativamente más eficiente”. Al respecto, Pereyra (2015) menciona que:

La eficiencia en la producción estaba dada en los costos de producción, tomando en cuenta la productividad de la mano de obra, es decir que cuanto más productivos sean los trabajadores (menos cantidad de mano obra utilizada por hora de trabajo), más competitivos serían los productos. De esta manera, los países se especializarían en aquello que mejor producían e importarían aquellos bienes en los que eran más ineficientes en producirlos (y por ende más caros). De esta manera, el comercio sería beneficioso para ambos países. Para ello, era condición sine qua non la existencia del libre comercio, en donde el Estado no tenía intervención alguna, y los países podrían comerciar libremente.

(p. 69)

Modelo de Heckscher – Ohlin (H-O)

Eli Heckscher y Bertil Ohlin desarrollaron una nueva teoría explicativa de las causas del comercio internacional, apoyada en la teoría de la ventaja comparativa ricardiana, pero dejando de lado la teoría del valor trabajo clásica (Pereyra, 2015, p.70).

En relación con esto, Pereyra (2015) además afirmó lo siguiente con respecto al Modelo H-O, el cual explica que:

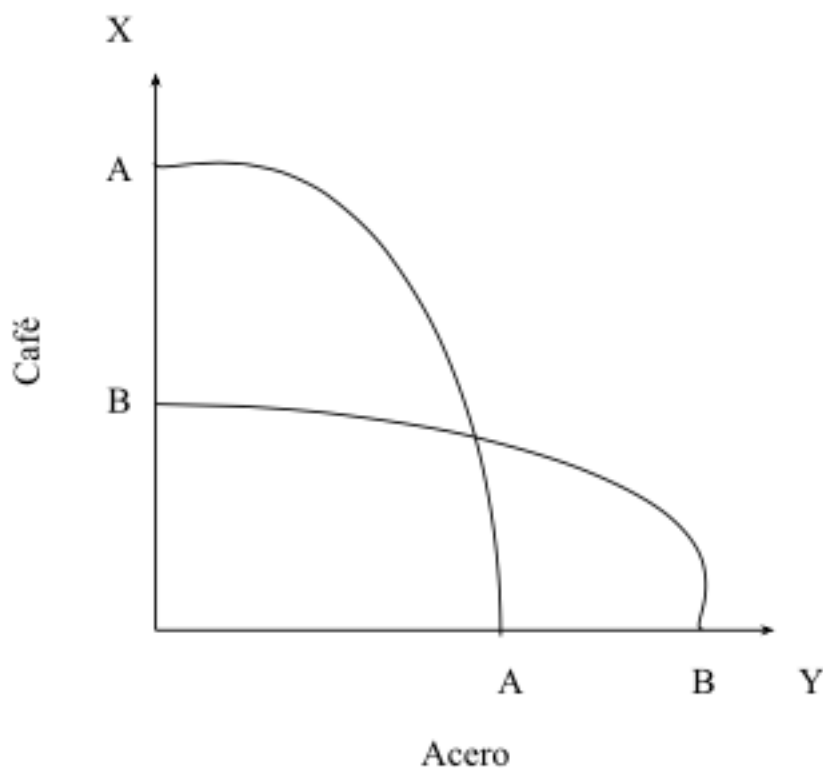
Bajo condiciones de libre comercio, los países debían producir aquellos bienes en los que en su producción se utilice el factor de producción abundante en el país, de manera intensiva. Esto explica que la abundancia relativa de factores y el uso intensivo de los mismos en un determinado bien (por ejemplo, el capital para producir autos, o la mano de obra, para producir textiles) demostrará cual será el patrón de producción del país, y consecuentemente su patrón especialización o ventaja comparativa.

De esta forma, bajo condiciones de abundancia de factor productivo, y uso intensivo del mismo, el comercio internacional, que potencia la ampliación de los mercados, incide directamente en la distribución del ingreso hacia dentro de los países. Las condiciones de competitividad dadas por la abundancia factorial se apoyan en la condición del libre

comercio para potenciar los beneficios del comercio internacional hacia adentro de las economías. (p. 71)

Por lo anterior, se podría afirmar que aquel país que obtenga mayor beneficio de producción tendrá su ventaja comparativa. Por ello, a continuación, se situará un ejemplo, con base en la teoría los países, que serán China y Costa Rica, en donde no solo se dará la situación obrera / capital, sino que se dará por diferentes bienes, los cuales son: el acero y los bananos explicados en el siguiente gráfico.

Figura 1
Modelo de Heckscher - Ohlin



Fuente: Elaboración propia. (2022)

En la figura anterior se representa el modelo Heckscher-Ohlin, la cual dos bienes de producción sobre los ejes X e Y; se representa a Costa Rica con la letra A, y a China con la B. En detalle, se puede observar que la ventaja comparativa la obtiene Costa Rica con mayor abundancia en la producción de café, mientras que para China sería la producción de acero.

Por tales motivos, hoy en día los países acuerdan tratados internacionales, los cuales fueron explicados anteriormente, y que consisten en el beneficio de exoneración de algunos aranceles, que por lo general son cuantiosos. Esto genera un mayor coste a la importación de bienes necesarios en el país, ya que no tienen la capacidad productiva que la obtiene del otro país.

China es uno de los mayores productores de acero a nivel mundial, lo cual lo convierte en un país de capital. Costa Rica es de igual manera, pero con bananos, siendo así el mayor país productor de mano de obra.

Cadena logística

Cuando la empresa recibe un pedido de algún cliente, éste lo que realiza es contactar al proveedor en Asia, y le da las especificaciones de las piezas requeridas. La fábrica china le envía el precio del costo hacia la empresa de estudio, se le informa de una proforma del costo al cliente, y dadas las especificaciones de carga y peso, el cliente deberá de considerar en el INCOTERM que se elija para el transporte de las piezas requeridas.

Una vez el cliente haya cancelado el INCOTERM, póliza del seguro, naviera; contacta a la empresa para que procedan con la fabricación o el despacho de la pieza requerida por el cliente. Es ahí en donde entra el INCOTERM que puede ser que, elegido por el cliente, usualmente llega a ser Free On Board (FOB), que sería de la fábrica hasta que el producto esté sobre el barco, y el resto se encarga el cliente. O si no, Ex – Works el cual, el cliente se hace responsable de recoger el producto hasta la fábrica, y lo traslada hasta su destino final.

Para que las importaciones se den con éxito, es decir, que esté lista para el proceso de expedición, es vital que deba de pasar por el proceso de la cadena logística de los productos, para que este llegue en perfectas condiciones hacia el destino final. Por ello, se debe cumplir con las diferentes normas de política comercial impuestas por los Estados, o bien por la naviera o cliente. Al respecto, Coll (2020) expone las siguientes categorías:

Envase y embalaje. “La mercancía ha de estar debidamente envasada y embalada para poder ubicarla en el medio de transporte internacional, teniendo en consideración los tiempos de tránsito, las condiciones climatológicas y el adecuado trincado de la mercancía. Si no lo realiza la empresa vendedora, suele contratarse una operadora especializada”.

Dicho lo anterior, si la mercadería no se encuentra en su estado de presentación final óptimo, no se podrá seguir con el proceso de importación (p. 27-30).

Seguro contra daños del transporte. “Las compañías de seguros ofrecen pólizas que cubren la totalidad del costo de la mercancía, generalmente superior a los mínimos garantizados por los seguros obligatorios de los convenios internacionales de transporte. Este servicio también lo ofrecen los representantes aduaneros”.

Ahora bien, pese a que tiene un costo adicional, es importante que las mercancías cuenten con seguros contra daños durante el transporte, ya que cualquier eventualidad puede ocurrir en el recorrido de esta, lo cual generaría pérdidas mayores.

Entrega de la mercancía a la terminal de carga para su transporte. “Las terminales de carga reciben las mercancías en función del medio de transporte – terrestre, aéreo, marítimo o fluvial -, provistas de los medios de manutención y las instalaciones adecuadas”.

Una vez montada la mercancía en el camión, este se dirige al puerto para ser despachada en la terminal de carga del puerto de origen hacia su próximo destino.

Certificación de verificación previa al embarque. “En cumplimiento de las condiciones de la contratación puede exigirse que una empresa especializada de verificación realice el control previo al embarque sobre la mercancía, certificando el cumplimiento de las cantidades o características técnicas requeridas”.

Sobre este apartado, asegurarse que se cumplen con todas las normativas establecidas para el embarque es vital para que no haya problemas durante el recorrido. Además, debe asegurarse que la carga llegue bien a su destino final.

Despacho aduanero de exportación. “Debe presentarse, generalmente por medio de una empresa transitaria, una agencia de aduanas o un representante aduanero, la declaración

tributaria aduanera de exportación ante la administración pública, junto con la documentación requerida, como facturas comerciales, licencias, autorizaciones y certificaciones (documentación variable según la política comercial de exportación clase de mercancía y país de destino)”.

El producto, una vez llegado al puerto de su país final, debe de presentar la documentación requerida por el país, y presentársela a un representante aduanero para la declaración correspondiente, para que este permita el ingreso.

Servicio de control y seguridad oficial a la exportación. “Referido a los controles sobre la mercancía en función de su clase, por ejemplo: veterinario, seguridad, sanidad, fitosanitarios, etc., de acuerdo con la reglamentación del país exportador”.

Ahora bien, dependiendo de la categoría del producto, este deberá de presentar información que se debe de tramitar desde su país de origen. La empresa en estudio se limita a importar exclusivamente materiales para la construcción de materiales provenientes del acero o el hierro, esto contra pedido previamente hecho por el cliente. Por ende, esta sección no aplica para la empresa.

Manipulación de la mercancía. “Con la llegada de la mercancía a la terminal de carga, esta debe ser colocada en lugar o área de preparación de cargas para posteriormente ser acondicionada en el medio de transporte”.

Así pues, la mercadería deberá de ser bajada del barco y tendrá un lugar en el puerto de destino, es ahí donde deberá de esperar hasta que llegue el transporte quien la llevará a su próximo destino.

Operación de carga en transporte internacional. “Tras la manipulación de la mercancía, deben realizarse las operaciones de carga, utilizando los medios de manutención adecuados, al objeto de acondicionar la carga, estibándola y trincándola en el medio de transporte principal. Todo ello, según las condiciones de entrega pactadas mediante una regla Incoterms, acordada contractualmente entre las partes vendedora y compradora”.

Al respecto, se debe de resguardar la integridad del producto asegurándose que se manipule de la mejor manera mediante los Incoterms pactados previamente.

Transporte. “Realización del transporte principal en las modalidades de groupage (bultos sueltos) o carga completa, es decir camión o contenedor completos para una sola empresa cargadora, también conocidas como Less Container Load (LCL) o Full Container Load (FCL)”.

En relación con lo anterior, dependiendo de cómo se haya conformado el contenedor desde su ensamblaje en la fábrica y sabiendo cuánto volumen es que se estará trayendo de materia o producto, este será parcial o completo. Esto se conoce como FCL (Full Container Load) y LCL (Less Container Load).

Llegada de la mercancía a la terminal de destino. “Con la llegada del medio de transporte al país de destino, en el supuesto de hacerlo a una terminal de carga, ha de realizarse la manipulación de la mercancía, con el pago de tasas de terminal, los costos de estancias, guarderías, manipulaciones para inspecciones previas al despacho aduanero, etc. Estos gastos son repercutidos a la agencia consignataria de buques, a las compañías aéreas o las transitarias o agentes de carga, quienes los trasladarán a los representantes aduaneros o agencias de aduanas”.

Seguidamente, la mercancía será llevada al almacén fiscal que esté situado más cercano al cliente, en donde se inspeccionaría una vez más que la documentación y el producto sea lo

correspondiente. Luego, se daría el visto bueno para ser liberado y ser movilizado hacia el cliente final.

Verificación previa de las mercancías objeto de importación. “Según la clase de mercancía debe realizarse y aportarse a la autoridad aduanera una serie de certificaciones, como, por ejemplo: certificación de pesos o cantidades, análisis químicos, certificación sanitaria, fitosanitaria o veterinaria, verificación de seguridad o calidad según parámetros establecidos (tintes en ropa, juguetes aptos por edades, pinturas sobre muñecas, mobiliario exento de elementos peligrosos, ropa infantil adecuada, seguridad en aparatos eléctricos, etc.)”.

Ahora bien, dependiendo de la mercadería que se esté importando, algunas requerirán mayor documentación que otras; esto dependiendo el país de destino final al que se dirija, ya que algunos deben de contar con normas para ingresar al país.

Despacho aduanero de importación. “Se debe presentar ante la aduana de despacho las declaraciones tributarias, junto con la documentación requerida: facturas comerciales, lista de productos (packing-list), licencias, autorizaciones, certificaciones en aplicación de la política comercial a la importación, que puede variar según la mercancía y su origen”.

Pues bien, para despachar la mercadería es necesario presentar toda la documentación en el mismo momento a los agentes aduaneros, para que estos le den el visto bueno y la mercadería pueda ser liberada.

Certificación de origen. “Con la documentación que se ha presentar en el momento del despacho aduanero debe acreditarse el origen de la mercancía, que puede significar la aplicación de reducciones arancelarias por la existencia de acuerdos comerciales entre el país de origen y el de destino”.

De modo que, dependiendo del país de origen de un producto, y dependiendo hacia dónde se haya dirigido este, es posible que tenga o no, o hasta parcial, una menor carga tributaria debido a comercios internacionales previamente estipulados por los gobiernos de mutuos países o convenio de lo naciones.

Liquidación de los tributos de la renta de aduanas. “Una vez presentada la declaración tributaria de importación, se genera una deuda tributaria. En los plazos legalmente establecidos han de ingresarse a la hacienda pública los aranceles, tasas e impuestos indirectos. Hay países donde es obligado realizar estas operaciones exclusivamente a través de agentes de aduanas o de empresas autorizadas, mientras que en otros se autoriza actuar bajo la figura de representante aduanero a quienes cumplan los requisitos establecidos para ejercer esta actividad”.

Por lo tanto, presentar la documentación final requerida es vital para que se puedan liquidar aquellos tributos sobre la renta que se presentan ante aduanas, y dependiendo del país de destino deberá de ser presentado por algún representante de aduanas, o sino aquel que tenga la potestad de hacerlo.

Al respecto, de debe señalar que por el tipo de contrato que maneja la empresa en estudio, ellos no se encargan de la liquidación de los tributos de la renta aduanales, sino que estos son asumidos por el cliente a la hora de realizar el pedido.

Transporte interior hasta destino final. “Una vez realizados los trámites aduaneros a la importación, la mercancía debe seguir hasta su destino final, habitualmente por medios de transporte terrestres y, excepcionalmente, fluviales”.

Una vez obtenido el visto bueno por el almacén fiscal es momento de llevar la mercadería a su destino final, lo cual puede ser: bodegas, directo a otra fábrica, el cliente final, o cualquier otro destino posible requerido previamente.

Traslado marítimo

El transporte marítimo consiste en el traslado de pasajeros o de mercadería, siendo de un país a otro a través de los océanos, mares y ríos del planeta. Debido a sus costos y características, este tipo de transporte ha sido el más utilizado para trasladar los diferentes bienes en grandes volúmenes de cargamento por medio de los contenedores y con una amplia variedad de rutas marítimas. Una definición como tal la aportan Gómez y Sánchez (2021), sobre las líneas de transporte marítimo, es que “ofrecen, al cargador, movilizar sus contenedores desde un punto A hasta un punto B, con calendario, itinerarios y escalas fijas, lo cual los hace diferentes de los servicios “tramp” (fraccionadas o de granel)” (p. 25).

Según Sánchez y Weikert (2020) la importancia que tiene este medio de transporte para que fluyan los bajos costos y que su operación permita las capacidades o incluso de aumento, radica en lo siguiente:

Según estimaciones de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), la logística marítima es la columna vertebral del comercio, dado a que se moviliza alrededor del 84% del total de lo que se comercializa a nivel mundial, según por su peso en toneladas, siendo esto un 70 % del valor de este (p. 18).

Además, para Gómez y Sánchez (2021) algunas de las principales líneas comerciales que se distinguen hoy en día en el mercado internacional para la movilización de carga marítima son: “Maersk, MSC, Cosco, CMA-CGM, Hapag-Lloyd, One, Evergreen, HMM, Yang-Ming, Pil, Zim y Wan Hai Lines. Las primeras siete navieras suman un 75,7 % de la producción del mercado naviero” (p. 25).

Según los datos obtenidos por la Comisión Centroamericana de transporte marítimo para el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA) (2022), para el año anterior se tienen los siguientes datos:

El sistema portuario centroamericano movilizó en 2021 un total de 183.53 millones de toneladas métricas, que representa un incremento del 20,8 % en comparación al 2020, el segundo mejor registro histórico de la región, tan solo superado en el año 2021, que registró un 12,4 % superior al 2011.

La carga total desembarcada fue de 107.76 millones de toneladas, con incremento de 10,6 %, lo cual representó un aumento de 10,332 millones de toneladas en comparación al 2021, en tanto que la carga total embarcada fue de 75.56 millones de toneladas, incrementándose en 11,2 %.

Al respecto, en la siguiente tabla pueden apreciarse los volúmenes manejados en cada uno de los países, el peso porcentual que representaron para la región en los años 2020 y 2021, así como el porcentaje de variación registrado durante este período (p. 9).

Tabla 1

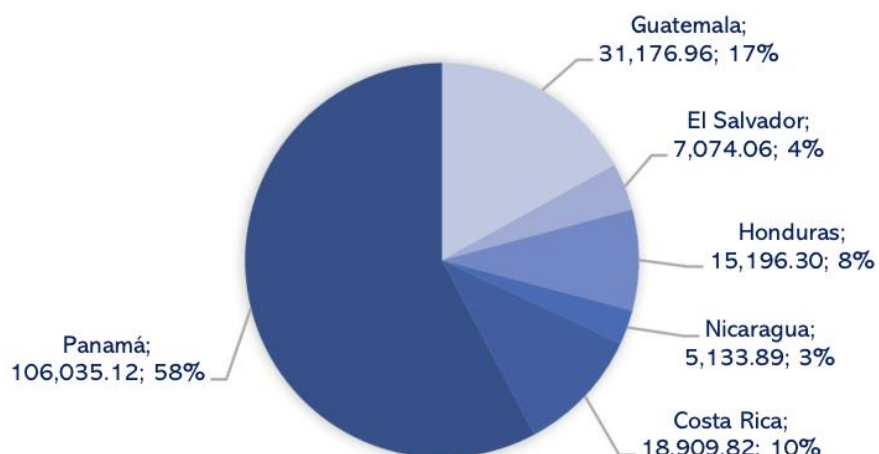
Carga manipulada en puertos por país. (miles de tm), años 2020 – 2021

País	2020		2021		Variación Porcentual 2020/2021
	Miles de tm	Distribución %	Miles de tm	Distribución %	
Guatemala	27,226.62	16.44%	31,176.96	16.99%	14.5%
El Salvador	6,122.93	3.70%	7,074.06	3.85%	15.5%
Honduras	13,464.45	8.13%	15,196.30	8.28%	12.9%
Nicaragua	4,550.62	2.75%	5,133.89	2.80%	12.8%
Costa Rica	17,146.61	10.36%	18,909.82	10.30%	10.3%
Panamá	97,072.86	58.62%	106,035.12	57.78%	9.2%
Total	165,584.09	100.00%	183,526.16	100.00%	10.8%

Fuente: Resumen estadístico portuario del Istmo Centroamericano, año 2021 (2022, p. 9).

Figura 2

Istmo Centroamericano: distribución de la carga manipulada por país, (Miles de tm, %) año 2021



Fuente: Resumen estadístico portuario del Istmo Centroamericano, año 2021 (2022, p. 9).

Durante este período los puertos costarricenses manejaron 18.9 millones de toneladas, logrando un incremento del 10.3%. Los desembarques representaron el 52.1%, mientras que el embarque fue del 47.9%, ambos movimientos percibiendo incrementos con 12.2% y 8.3% respectivamente.

En cuanto al movimiento de la carga por puerto, APM Terminals Moín absorbió el 47.7% del total con un incremento del 9.4%, por su parte, Caldera representó el 28.0% con incrementos del 8.7%, el complejo portuario Limón-Moín movilizó 22.0% con incremento del 16.0%, mientras que Puntamorales significó 1.0%, percibiendo un incremento del 9.6% y Golfito que representó el 1.2%, reflejando una disminución del 10.7%.

Figura 3

Costa Rica desembarcada y embarcada por puertos, (Miles de tm), años 2020 – 2021

	2020		2021		2020		2021	
	Carga desembarcada		Carga embarcada		Carga total		Carga total	
■ APM T. MOIN	2,196.40	2,238.31	6,049.72	6,782.32	8,246.12	9,020.63		
■ CALDERA	3,973.65	4,278.73	897.56	1,017.68	4,871.21	5,296.41		
■ LIMÓN-MOÍN	2,607.17	3,333.75	978.96	827.69	3,586.13	4,161.43		
■ GOLFITO	3.38	0.41	259.89	234.82	263.27	235.23		
■ PUNTAMORALES	-	-	176.47	193.49	176.47	193.49		
■ PUNTARENAS	1.23	0.09	0.98	0.45	2.21	0.54		
■ QUEPOS	-	0.14	1.19	1.94	1.19	2.09		

Fuente: Resumen estadístico portuario del Istmo Centroamericano, año 2021 (2022, p. 14).

En relación con el tipo de manipulación, la carga contenerizada constituyó el 62.2%, obteniendo un incremento del 5.0%, el manejo de graneles líquidos representó 15.0%, aumentando en 20.9% respecto al año anterior, el movimiento de gran sólido representó el 14.5%, con incremento del 8.0%, la carga general representó el 8.0% incrementando en 56.2%, la carga Ro-Ro, por su parte, registró disminución del 31.4% en comparación al año anterior. (p. 14)

Figura 4

Costa Rica desembarcada y embarcada por tipo de manipulación, (Miles de tm), años 2020 – 2021

	2020		2021		2020		2021	
	Carga desembarcada		Carga embarque		Carga total		Carga total	
■ Contenerizada	3,456.78	3,452.85	7,749.41	8,303.84	11,206.19	11,756.69		
■ Granel Líquido	2,059.54	2,582.43	285.13	252.69	2,344.67	2,835.13		
■ Granel Sólido	2,359.03	2,529.35	186.86	220.50	2,545.89	2,749.86		
■ Carga General	824.98	1,230.13	142.36	281.35	967.34	1,511.48		
■ Ro-Ro	81.33	56.52	1.02	-	82.34	56.52		
■ Otros	0.18	0.15	-	-	0.18	0.15		

Fuente: Resumen estadístico portuario del Istmo Centroamericano, año 2021 (2022, p. 14).

Datos de importación de la empresa

Los siguientes datos fueron suministrados por el empleado de la empresa, los cuales revelan el tipo de producto que es requerido por el cliente, además de las veces en que realizó el mismo pedido durante el mismo año, y el costo total de la mercadería por año. Por motivos de

privacidad, se harán referencias a los clientes de la empresa con nombres genéricos. Además, para una mejor explicación se expondrán las siguientes figuras para los siguientes productos:

Tabla 2

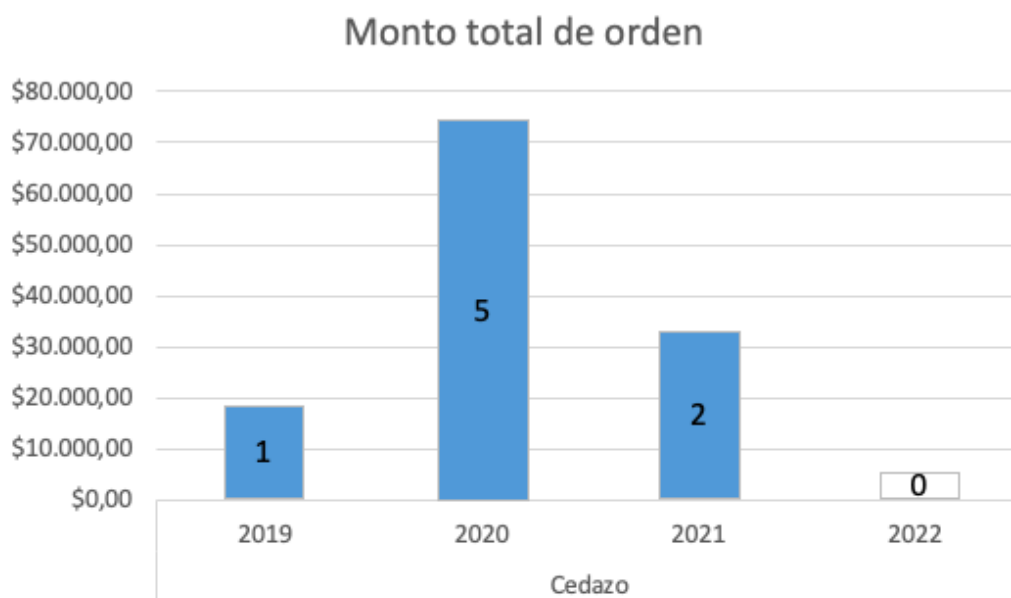
Solicitud de importación para el cedazo, años 2019 - 2022

Productos	Año	Monto total de orden	Número de órdenes
Cedazo	2019	\$17.830,38	1
	2020	\$74.009,80	5
	2021	\$32.551,87	2
	2022	\$0,00	0

Fuente: Elaboración propia (2022). (Con datos por cantidad de orden anual obtenidos por la empresa Fabel S.A.).

Figura 5

Solicitud de importación para el cedazo, años 2019 - 2022



Fuente: Elaboración propia (2022). (Con datos por cantidad de orden anual obtenidos por la empresa Fabel S.A.).

Tabla 3

Solicitud de importación para cable de acero, años 2019 - 2022

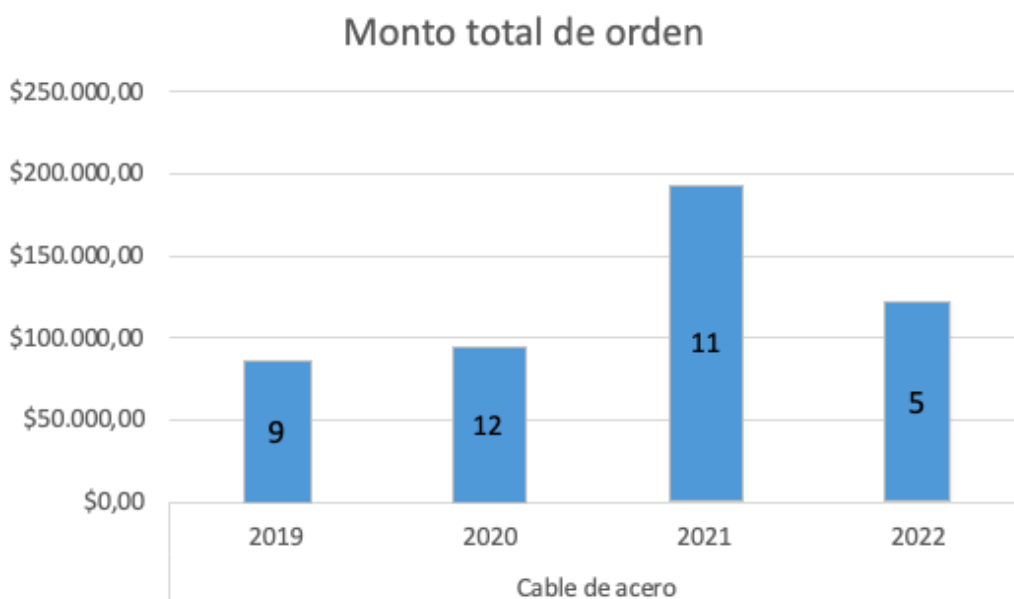
Productos	Año	Monto total de orden	Número de órdenes
Cable de acero	2019	\$87.061,47	9
	2020	\$92.517,08	12
	2021	\$190.871,85	11

2022 \$122.787,35 5

Fuente: Elaboración propia (2022). (Con datos por cantidad de orden anual obtenidos por la empresa Fabel S.A.).

Figura 6

Solicitud de importación para cable de acero, años 2019 - 2022



Fuente: Elaboración propia (2022). (Con datos por cantidad de orden anual obtenidos por la empresa Fabel S.A.).

Tabla 4

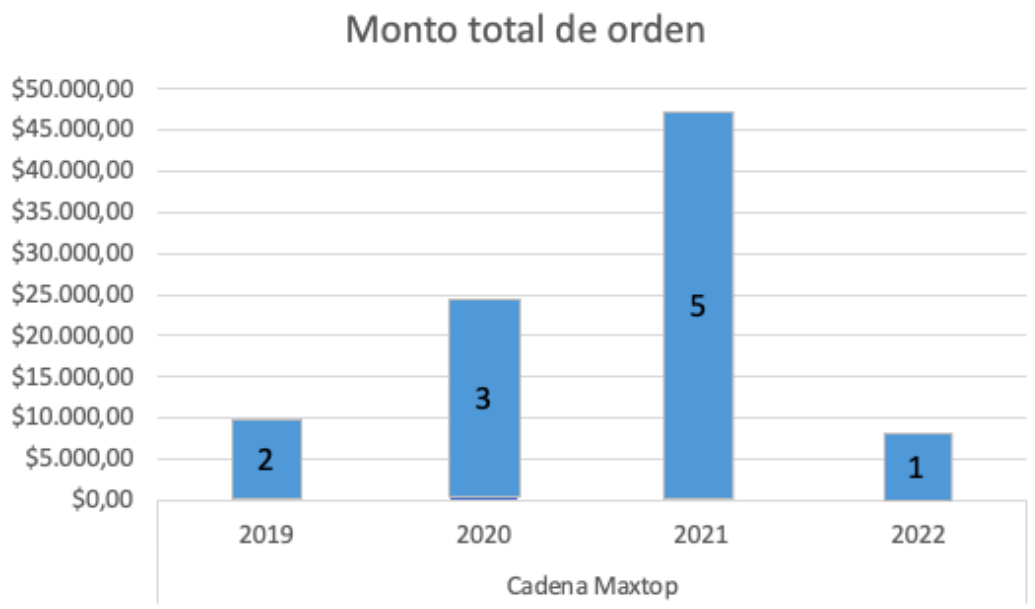
Solicitud de importación para cadena Maxtop, años 2019 - 2022

Productos	Año	Monto total de orden	Número de órdenes
Cadena Maxtop	2019	\$9.989,00	2
	2020	\$24.466,79	3
	2021	\$47.411,06	5
	2022	\$8.287,50	1

Fuente: Elaboración propia (2022). (Con datos por cantidad de orden anual obtenidos por la empresa Fabel S.A.).

Figura 7

Solicitud de importación para cadena Maxtop, años 2019 - 2022



Fuente: Elaboración propia (2022). (Con datos por cantidad de orden anual obtenidos por la empresa Fabel S.A.).

Tabla 5

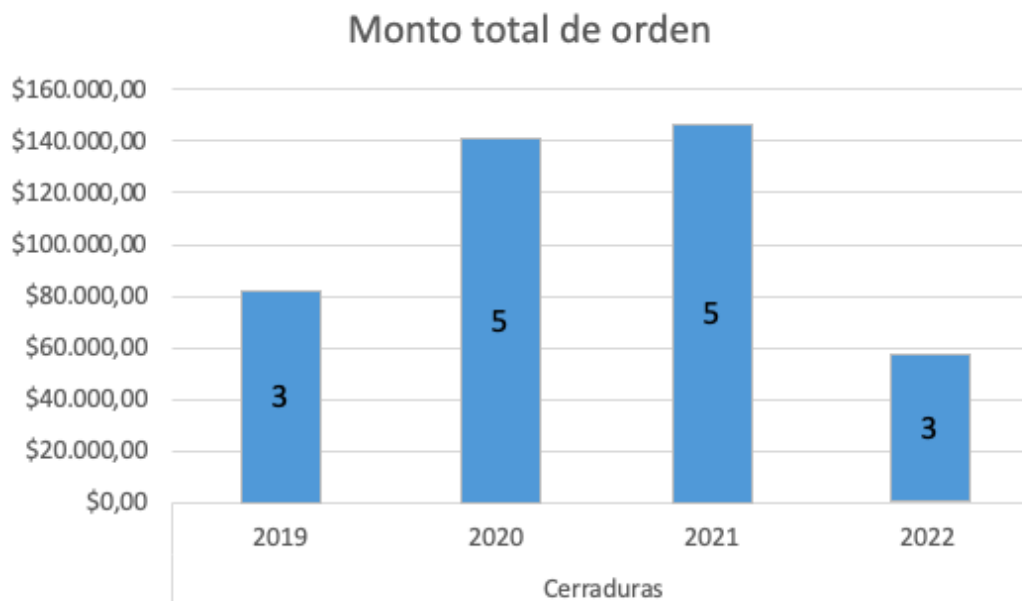
Solicitud de importación para cerraduras, años 2019 - 2022

Productos	Año	Monto total de orden	Número de órdenes
Cerraduras	2019	\$80.973,80	3
	2020	\$139.978,72	5
	2021	\$143.487,97	5
	2022	\$56.286,72	3

Fuente: Elaboración propia (2022). (Con datos por cantidad de orden anual obtenidos por la empresa Fabel S.A.).

Figura 8

Solicitud de importación para cerraduras, años 2019 - 2022



Fuente: Elaboración propia (2022). (Con datos por cantidad de orden anual obtenidos por la empresa Fabel S.A.).

Términos de comercio internacional (International Commercial Terms “Incoterms”)

Los términos de comercio internacional provienen de las reglas establecidas para el año 2020, y se agrupan en cuatro categorías, y en ellas once reglas que se identifican con sus siglas en inglés. Antes bien, se advierte que fines del presente estudio se tradujeron al español; además, estas varían según el lugar de entrega de la mercancía.

Algunos de los responsables que intervienen durante el traslado de la mercadería y que deben de conocer los términos de comercio internacional (Incoterms), son las empresas exportadoras e importadoras, consignatarias, agentes aduaneros, empresas de logística internacional, navieras, aseguradoras, entre otros. Esto, para Soler (2022), se divide en las siguientes cuatro reglas:

Regla E. “Entrega en origen en las instalaciones de la empresa vendedora. La empresa pone la mercancía a disposición de la compradora en sus propias instalaciones o fábrica.”

Son del tipo de Incoterm “En fábrica” (Ex Works) (EXW) por lo que la empresa vendedora pone a disposición la mercadería, pero sin cargarlas al vehículo enviado por ésta. (p. 26)

Regla F. “Entrega en origen sin pago del transporte principal por la empresa vendedora. Esta empresa entrega la mercancía en el medio de transporte contratado por la compradora

en el lugar que esta designe en origen.” – En este tipo de regla es el Incoterm “Franco porteador” (Free Carrier) (FCA) debido a que la empresa vendedora será responsable de montar la carga y de hacerse cargo del transporte hasta el punto de entrega convenido. (p.27)

Regla C. “Entrega en origen con pago del transporte principal por la empresa vendedora. Es ésta quien contrata el transporte principal hasta destino, pero entrega la mercancía y transmite los riesgos en origen.”. Para esta regla obtenemos dos tipos de Incoterm, la “Transporte pagado hasta” (Carriage Paid To) (CPT) y también “Transporte y seguro pagados hasta” (Carriage and Insurance Paid to) (CIP) ya que la empresa vendedora contrata el transporte hasta el lugar estipulado por el Incoterm y le entrega la responsabilidad a la empresa compradora en el punto de entrega hacia los otros transportistas. (p.27)

Regla D. “Entrega en destino. La empresa vendedora asume todos los costos y riesgos necesarios para transportar la mercancía hasta su destino final”. Existen tres tipos de Incoterms dentro de esta regla “Entregada en lugar” (Delivered At Place) (DAP), “Entregada en lugar descargada” (Delivered At Place Unloaded) (DPU) y “Entregada derechos pagados” (Delivered Duty Paid) (DDP), en las condiciones varían la responsabilidad de la empresa vendedora ya que en el primer Incoterm DAP la mercancía se entrega en el lugar designado sin descargar del vehículo de llegada; DPU igual a la anterior solo que se asume la obligación y costo añadidos para la vendedora de descargarla en dicho lugar, y la final DDP se entrega sin carga y se despacha la importación. (p.27)

Tabla 6

Reglas Incoterms 2020

Reglas Incoterms 2020	
Siglas	Descripción

EXW	Ex Works	En fábrica
FCA	Free Carrier	Franco porteador
FAS	Free Alongside Ship	Franco al costado del buque
FOB	Free On Board	Franco a bordo
CFR	Cost and Freight	Costo y flete
CIF	Cost, Insurance and Freight	Costo, seguro y flete
CPT	Carriage Paid To	Transporte pagado hasta
CIP	Carriage and Insurance Paid to	Transporte y seguro pagados hasta
DAP	Delivered At Place	Entregada en lugar
DPU	Delivered At Place Unloaded	Entregada en lugar descargada
DDP	Delivered Duty Paid	Entregada derechos pagados

Nota: Guía práctica de las reglas Incoterms 2020 (2022, p. 26).

Relación del comercio exterior y el tráfico portuario

Según datos de la SICA (2022) la región centroamericana tuvo un incremento para el año 2021 en relación con el año anterior. Esto se detalla a continuación:

El comercio internacional en Centroamérica durante el 2021 fue de 129,111.57 millones de dólares equivalente a 106,362.68 miles de toneladas, reflejando un importante incremento con relación al 2020, en términos de valor del 7.7%, mientras que en términos de volumen este incremento alcanzó el 8.5%

En términos porcentuales las importaciones representaron el 69.7% del total del valor del comercio exterior, mientras que en términos de volumen representó el 64.4%. Las exportaciones representaron 30.3% del valor y 35.6% respecto al volumen. En términos de volumen en comercio exterior, Guatemala representó en este período un 35% del comercio regional, Honduras 18%, Costa Rica el 16%, El Salvador 13%, Panamá significó 10% y Nicaragua el 8%.

A través del sistema portuario se gestionó el 73% del comercio exterior de la región, Costa Rica, Honduras, Guatemala y Panamá, en ese orden, realizaron un poco más del 75% de su comercio internacional a través de sus puertos. En el caso de Costa Rica, se observó en este período, que está a la cabeza con el 85% de su comercio realizado a través de sus

puertos, principalmente sus embarques que significaron el 90% del volumen de mercancías importadas.

En la siguiente tabla se pueden apreciar las cifras del comercio exterior para cada uno de los países de la región tanto en valor como en volumen, así como también el volumen de carga marítima manejada para cada uno de los países de la región.

Es importante señalar que los volúmenes de comercio exterior mostradas en la tabla incluyen también carga que se transporta por vía aérea y terrestre, sin embargo, no incluyen reimportaciones, zonas francas, ni regímenes de perfeccionamiento activo. (p. 19)

Tabla 7

Istmo Centroamericano: Valor y Volumen del Comercio exterior vs carga marítima por países. (Millones de US\$ y Miles de tm), año 2021

País	Valor del comercio Exterior (Millones US\$)			Volumen del Comercio Exterior (Miles de tm)			Volumen de la Carga marítima (Miles de tm)		
	Importación (CIF)	Exportación (FOB)	Total	Importación	Exportación	Total	Desembarque	Embarque	Total
Guatemala	26,605.96	13,253.81	39,859.77	22,108.47	14,753.76	36,862.23	18,289.32	9,929.85	28,219.17
El Salvador	15,075.93	6,628.75	21,704.68	10,783.34	3,519.76	14,303.09	6,070.55	1,003.51	7,074.06
Honduras	13,221.84	6,124.34	19,346.17	11,449.32	7,208.65	18,657.96	10,075.52	4,434.20	14,509.73
Nicaragua	7,652.70	3,485.10	11,137.80	6,661.47	2,019.42	8,680.89	3,759.56	1,374.33	5,133.89
Costa Rica	15,846.04	6,107.04	21,953.08	9,565.94	7,594.15	17,160.09	8,610.96	5,961.54	14,572.50
Panamá	11,557.96	3,558.10	15,116.06	7,887.10	2,811.30	10,698.40	5,583.84	2,613.32	8,197.16
Total	89,960.43	39,157.14	129,117.57	68,455.63	37,907.05	106,362.68	52,389.76	25,317.27	77,706.52

Fuente: Resumen estadístico portuario del Istmo Centroamericano, año 2021 (2022, p. 19).

A continuación, una tabla indicando en miles de toneladas métricas el volumen de carga que ha demostrado cada país centro americano durante los años 2016 al 2021, y se demuestra cómo va en incremento año con año, a excepción del 2020 que obtuvo una ligera desaceleración.

Tabla 8

Istmo Centroamericano: Movimiento de carga por país. (Miles de tm), años 2016 – 2021

País / Año	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Guatemala	26,414.89	27,323.66	26,960.28	27,984.96	27,226.62	31,176.96
El Salvador	6,398.27	6,281.79	6,373.07	6,681.65	6,122.93	7,074.06
Honduras	13,839.40	14,093.62	14,127.06	14,325.64	13,464.45	15,196.30
Nicaragua	4,397.10	4,827.81	4,584.64	4,763.65	4,550.62	5,133.89
Costa Rica	16,670.27	17,142.37	17,948.14	17,668.60	17,146.61	18,909.82
Panamá	73,765.41	82,105.23	79,976.80	87,892.37	97,072.86	106,035.12
TOTAL	141,485.35	151,774.49	149,969.99	159,316.86	165,584.09	183,526.16

Fuente: Resumen estadístico portuario del Istmo Centroamericano, año 2021 (2022, p.33).

Flete de transporte

El flete de transporte marítimo ha sido parte de la transformación de la cadena de suministro por el bajo costo que representa movilizar las cargas a nivel internacional. Por lo tanto, es una práctica muy competitiva y la de mayor volumen a nivel comercial. Al respecto, Gómez y Sánchez (2021) indican las siguientes observaciones:

Hoffmann (2010) – “... la verdadera fuerza impulsora detrás de la globalización es algo mucho menos visible: la disminución de los costos de transporte internacional”. Y también como lo indica Sánchez (2018) “Su tesis comprueba que la fijación de precios del transporte marítimo internacional regular de contenedores está determinada por la acción de la oferta y la demanda en interacción con ciertos cambios ligados al ciclo económico” (p. 59).

Luego, el análisis de cambios en el costo de incremento en el flete lo mencionan Gómez y Sánchez (2021) de la siguiente manera:

Wilmsmeier y Martínez-Zarzoso (2010), a partir de sus modelos, llegan a que un incremento del 10% en el valor por tonelada de la mercancía incrementa los costos de transporte en un 3,7%, lo cual refleja que las líneas distinguen valores de fletes según el valor de las mercancías, en particular si los bienes tienen un alto valor. También indican el impacto del desbalance de tráfico en el flete, y llegan a que éste tiene un impacto, notando que cuando un país exporta menos de lo que importa de un socio comercial, los fletes

tienden a ser menores por el bajo factor de ocupación en la ruta de retorno y por el alto grado de competencia entre las líneas por atraer ese tráfico. (p. 59)

Como lo confirman Gómez y Sánchez (2021) con respecto a la correlación que tienen la oferta y la demanda sobre los servicios de transporte:

Los servicios – oferta – de transporte, buscan continuamente un equilibrio con la demanda de transporte – comercio –. Distintos autores han observado las estrategias de las líneas para encontrar ese equilibrio. Sánchez y Wilmsmeier (2017) inician planteando que la proposición “la oferta sigue la demanda” constituye un mito, y resaltan el desacoplamiento entre la oferta y la demanda como un exceso de capacidad, endeudamiento de las líneas y unas tasas de fletes más bajas. Señalan que las líneas responden a esta situación: modificando la oferta, reduciendo los costos operativos, realineando los compromisos financieros, y reorientando las estrategias comerciales. (p. 60)

Aumento en los fletes marítimos vía contenedores

A causa de las restricciones sanitarias impuestas por los gobiernos para contener el virus, se generaron rupturas en la manera de operar del comercio internacional. Esto produjo una crisis, la cual se vio reflejada en el alza de los precios que los consumidores tuvieron que afrontar. Tal situación la explican Barleta y Sánchez (2022) en el siguiente texto, con respecto a la crisis que se vivió por la logística de contenedores.

Ante la pandemia y a escala mundial, el sector de transporte marítimo y toda la cadena logística, sufrieron importantes impactos y resaltaron temáticas relevantes del sector que ya se observaban desde hace algún tiempo, pero con la pandemia algunos temas ganaron énfasis. Por ejemplo, la presión por contar con un sector sostenible y residente, conocedor de su matriz de riesgo y con equipos humanos y tecnológicos preparados para frontal una crisis de esta magnitud e impacto.

Con la pandemia, muchos puertos quedaron cerrados y cambiaron sus rutinas. Las discusiones sobre reglamentaciones ambientales tuvieron que esperar mientras la crisis sanitaria pudiera apaciguarse. Muchos marinos llegaron a estar meses en los barcos sin poder bajar, lo que generó una crisis humanitaria en el mar. Todo esto demostró la falta de preparación frente a riesgos de gran escala.

Sin embargo, el principal objetivo de este documento es analizar si se ha dado inicio a la recuperación del transporte marítimo internacional vía contenedores en América Latina y el Caribe (ALC). Considerando este objetivo, el tema emergente que se refiere a los fletes marítimos de contenedores, que, durante la pandemia, pese a la baja demanda del comercio marítimo mundial, en el lugar de bajar aumentaron de forma extraordinaria. (p.16)

Datos de la empresa con respecto al alza de los fletes

La empresa por medio de los pedidos generados por los clientes, y dependiendo del INCOTERM que se haya elegido, utiliza diferentes navieras que operan en las rutas de cualquier puerto portuario de China hacia puerto Caldera, Puntarenas. Es así como se recolectó la información generada por las importaciones realizadas para el período de estudio 2019-2022, lo cual se explica de mejor manera con la siguiente tabla.

Tabla 9

Costo final del flete de importación por la naviera Consolidaciones Karpa, años 2019 - 2022

Año	Compañía	Fecha	Tarifa	
			20 pies	40 pies
2019	Consolidaciones Karpa	20/2/19	\$2.120	\$2.310
	Consolidaciones Karpa	30/5/19	\$2.630	\$2.650
	Consolidaciones Karpa	18/6/19	\$2.430	\$2.370
	Consolidaciones Karpa	1/8/19	\$2.821	\$2.941
	Consolidaciones Karpa	12/8/19	\$2.686	\$2.806
	Consolidaciones Karpa	21/8/19	\$2.536	\$2.831
	Consolidaciones Karpa	16/9/19	\$2.585	\$2.617
	Consolidaciones Karpa	14/10/19	\$2.835	\$2.842
	Consolidaciones Karpa	12/11/19	\$3.785	\$3.905
	Consolidaciones Karpa	29/11/19	\$3.174	\$3.181
	Consolidaciones Karpa	6/12/19	\$2.790	\$2.915

2020	Consolidaciones Karpa	7/2/20	\$2.790	\$2.940
	Consolidaciones Karpa	12/3/20	\$2.535	\$2.690
	Consolidaciones Karpa	18/3/20	\$2.635	\$2.790
	Consolidaciones Karpa	31/3/20	\$2.535	\$2.675
	Consolidaciones Karpa	14/4/20	\$2.735	\$2.585
	Consolidaciones Karpa	16/4/20	\$2.865	\$2.435
	Consolidaciones Karpa	15/5/20	\$2.490	\$2.660
	Consolidaciones Karpa	5/6/20	\$2.585	\$2.735
	Consolidaciones Karpa	30/6/20	\$2.185	\$2.355
	Consolidaciones Karpa	13/7/20	\$2.180	\$2.350
	Consolidaciones Karpa	21/7/20	\$2.185	\$2.355
	Consolidaciones Karpa	7/9/20	\$5.080	\$5.440
	Consolidaciones Karpa	23/10/20	\$5.180	\$5.330
2021	Consolidaciones Karpa	8/1/21	\$7.980	\$8.805
	Consolidaciones Karpa	26/2/21	\$7.535	\$8.905
	Consolidaciones Karpa	20/4/21	\$8.085	\$9.405
	Consolidaciones Karpa	5/5/21	\$8.185	\$9.555
	Consolidaciones Karpa	17/6/21	\$10.785	\$12.355
	Consolidaciones Karpa	9/7/21	\$11.360	\$13.105
	Consolidaciones Karpa	4/8/21	\$12.310	\$14.105
	Consolidaciones Karpa	9/8/21	\$12.370	\$13.640
	Consolidaciones Karpa	28/9/21	\$14.260	\$20.005
2022	Consolidaciones Karpa	14/10/21	\$14.260	\$20.005
	Consolidaciones Karpa	4/11/21	\$14.460	\$19.505
	Consolidaciones Karpa	3/1/22	\$14.910	\$18.440
	Consolidaciones Karpa	12/1/22	\$14.410	\$18.440
	Consolidaciones Karpa	24/2/22	\$12.555	\$15.345
	Consolidaciones Karpa	15/3/22	\$11.615	\$13.760
	Consolidaciones Karpa	26/5/22	\$10.785	\$13.185
	Consolidaciones Karpa	20/6/22	\$11.885	\$14.285

Fuente: Elaboración propia (2022). (Con datos por cantidad de orden anual obtenidos por la empresa Fabel S.A.)

Figura 9

Costo final del flete de importación por la naviera Consolidaciones Karpa, años 2019 - 2022



Fuente: Elaboración propia (2022). (Con datos por cantidad de orden anual obtenidos por la empresa Fabel S.A.)

Tabla 10

Costo final del flete de importación por la naviera China Cargo, años 2019 - 2022

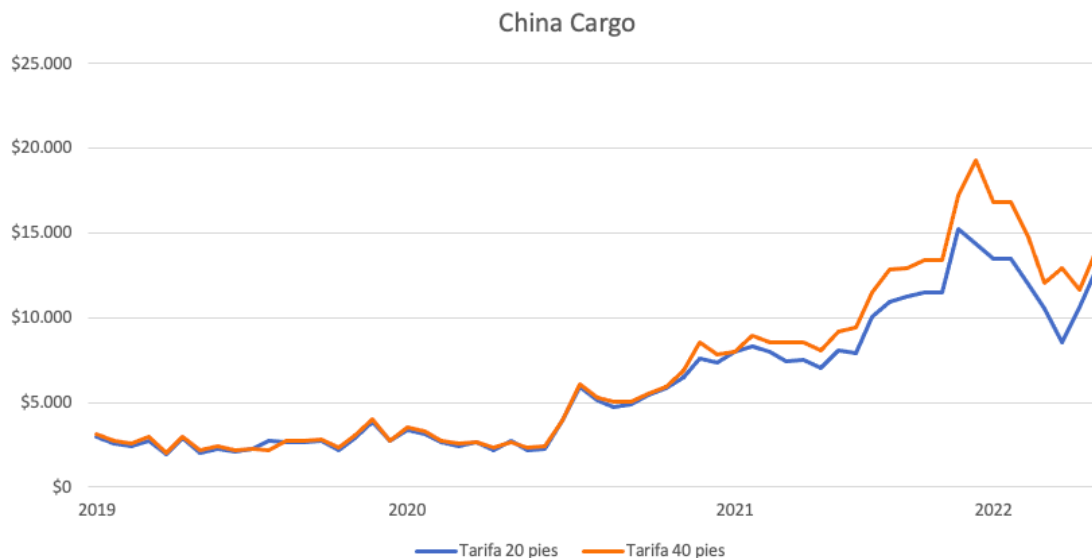
Año	Compañía	Fecha	Tarifa		
			20 pies	40 pies	
2019	China Cargo	14/1/19	\$2.960	\$3.150	
	China Cargo	16/1/19	\$2.575	\$2.745	
	China Cargo	4/2/19	\$2.430	\$2.545	
	China Cargo	18/3/19	\$2.750	\$2.995	
	China Cargo	20/3/19	\$1.950	\$2.020	
	China Cargo	1/4/19	\$2.930	\$2.965	
	China Cargo	6/5/19	\$2.060	\$2.180	
	China Cargo	15/5/19	\$2.260	\$2.380	
	China Cargo	30/5/19	\$2.130	\$2.170	
	China Cargo	7/6/19	\$2.230	\$2.270	
	China Cargo	3/7/19	\$2.710	\$2.170	
	China Cargo	28/7/19	\$2.625	\$2.745	
	China Cargo	19/8/19	\$2.630	\$2.750	
	China Cargo	3/9/19	\$2.730	\$2.850	
	China Cargo	24/9/19	\$2.180	\$2.300	
	China Cargo	23/10/19	\$2.930	\$3.050	
	China Cargo	5/11/19	\$3.880	\$4.000	
	China Cargo	19/12/19	\$2.760	\$2.720	
	2020	China Cargo	2/1/20	\$3.360	\$3.510

	China Cargo	9/1/20	\$3.135	\$3.285
	China Cargo	10/2/20	\$2.695	\$2.745
	China Cargo	2/3/20	\$2.410	\$2.560
	China Cargo	27/3/20	\$2.663	\$2.631
	China Cargo	5/5/20	\$2.220	\$2.340
	China Cargo	11/6/20	\$2.710	\$2.685
	China Cargo	1/7/20	\$2.200	\$2.350
	China Cargo	30/7/20	\$2.260	\$2.435
	China Cargo	28/8/20	\$3.895	\$3.910
	China Cargo	11/9/20	\$5.915	\$6.065
	China Cargo	1/10/20	\$5.145	\$5.260
	China Cargo	4/10/20	\$4.695	\$5.010
	China Cargo	1/11/20	\$4.900	\$5.050
	China Cargo	12/11/20	\$5.410	\$5.485
	China Cargo	18/11/20	\$5.815	\$5.940
	China Cargo	27/11/20	\$6.470	\$6.890
	China Cargo	17/12/20	\$7.580	\$8.530
	China Cargo	20/12/20	\$7.320	\$7.840
2021	China Cargo	8/1/21	\$8.015	\$8.010
	China Cargo	14/1/21	\$8.285	\$8.985
	China Cargo	22/2/21	\$7.960	\$8.575
	China Cargo	8/3/21	\$7.425	\$8.575
	China Cargo	16/3/21	\$7.540	\$8.530
	China Cargo	17/3/21	\$7.015	\$8.080
	China Cargo	8/4/21	\$8.050	\$9.160
	China Cargo	26/4/21	\$7.925	\$9.445
	China Cargo	24/5/21	\$10.040	\$11.480
	China Cargo	7/6/21	\$10.965	\$12.830
	China Cargo	14/7/22	\$11.265	\$12.930
	China Cargo	29/7/22	\$11.515	\$13.430
	China Cargo	4/8/22	\$11.525	\$13.440
	China Cargo	4/10/22	\$15.225	\$17.240
	China Cargo	16/12/22	\$14.325	\$19.295
2022	China Cargo	2/2/22	\$13.449	\$16.793
	China Cargo	3/3/22	\$13.450	\$16.795
	China Cargo	21/3/22	\$12.003	\$14.760
	China Cargo	18/4/22	\$10.575	\$12.075
	China Cargo	5/5/22	\$8.550	\$12.950
	China Cargo	16/5/22	\$10.615	\$11.615
	China Cargo	28/6/22	\$12.930	\$14.030

Fuente: Elaboración propia (2022). (Con datos por cantidad de orden anual obtenidos por la empresa Fabel S.A.)

Figura 10

Costo final del flete de importación por la naviera China Cargo, años 2019 - 2022



Fuente: Elaboración propia (2022). (Con datos por cantidad de orden anual obtenidos por la empresa Fabel S.A.)

Tabla 11

Costo final del flete de importación por la naviera TMA Logistics, años 2019 - 2022

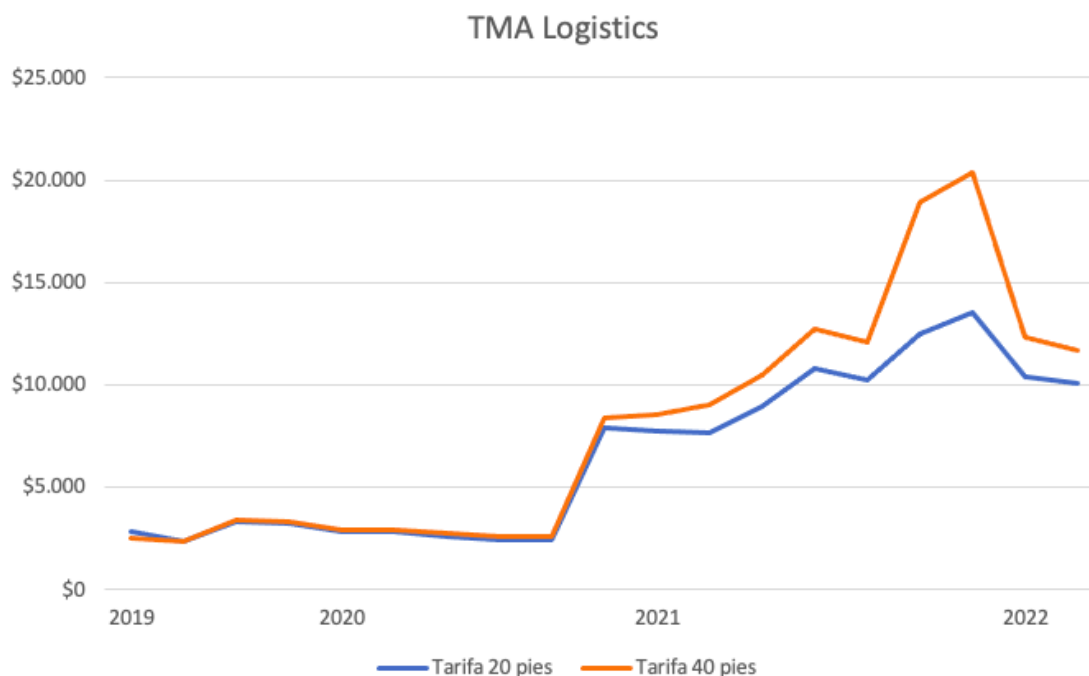
Año	Compañía	Fecha	Tarifa	
			20 pies	40 pies
2019	TMA Logistics	1/2/19	\$2.835	\$2.555
	TMA Logistics	24/4/19	\$2.400	\$2.370
	TMA Logistics	2/12/19	\$3.304	\$3.374
	TMA Logistics	19/12/19	\$3.234	\$3.355
2020	TMA Logistics	21/1/20	\$2.830	\$2.955
	TMA Logistics	13/2/20	\$2.805	\$2.910
	TMA Logistics	27/2/20	\$2.614	\$2.734
	TMA Logistics	16/3/20	\$2.414	\$2.564
	TMA Logistics	11/8/20	\$2.455	\$2.605
	TMA Logistics	24/12/20	\$7.900	\$8.365
	TMA Logistics	15/2/21	\$7.740	\$8.550
2021	TMA Logistics	29/4/21	\$7.700	\$9.050
	TMA Logistics	13/5/21	\$8.950	\$10.450
	TMA Logistics	3/6/21	\$10.790	\$12.740
	TMA Logistics	24/6/21	\$10.245	\$12.055
	TMA Logistics	3/9/22	\$12.455	\$18.909

	TMA Logistics	25/10/22	\$13.537	\$20.408
2022	TMA Logistics	27/4/22	\$10.400	\$12.350
	TMA Logistics	13/5/22	\$10.100	\$11.690

Fuente: Elaboración propia (2022). (Con datos por cantidad de orden anual obtenidos por la empresa Fabel S.A.)

Figura 11

Costo final del flete de importación por la naviera TMA Logistics, años 2019 – 2022



Fuente: Elaboración propia (2022). (Con datos por cantidad de orden anual obtenidos por la empresa Fabel S.A.)

Tendencia al alza que llegó para establecerse, y consecuencias del alza de los fletes

Debido a la oferta y la demanda generada por las personas físicas y jurídicas, como se ha explicado, estuvo a la baja en el inicio de la pandemia, pero poco a poco fue tomando repunte con el paso de los meses para generar el desabastecimiento global, con lo cual aumentó el costo de los fletes. Según el análisis hecho por Barleta y Sánchez (2022), se demuestra cómo estuvieron al alza los fletes, pero que por dicha ha tenido en las últimas semanas una tendencia a la baja que no se registra en el siguiente estudio.

El 24 de septiembre del 2021 el índice promedio mundial de fletes sin contrato de contenedores (contenedores spot) alcanzó los niveles de 10.377 dólares, lo que significó

un aumento de 618.6% en comparación con el valor más bajo registrado en 2020 y el 105.9% en comparación con el valor más alto registrado en 2020.

En 2022, el año inició con el índice a 9,801 dólares; en 2019, el promedio anual había sido 1,454 dólares.

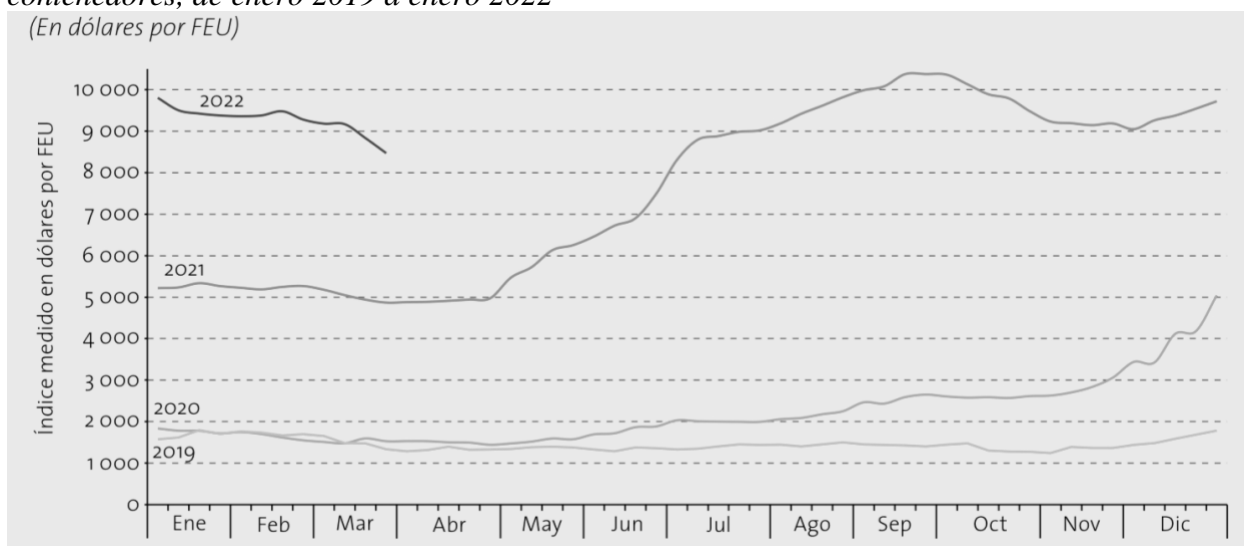
A continuación, en el siguiente gráfico, se puede observar el aumento de los fletes de contenedores a nivel global, en dólares por la unidad de medida llamada en sus siglas en inglés FEU que quiere decir la Unidad equivalente a cuarenta pies (Forty Equivalent Unit) siendo esta la unidad de medida equivalente a 40 pies; y en el siguiente gráfico, la evolución del volumen global de contenedores en TEU. Lo que se observa es que mientras el comercio bajó durante el primer semestre de 2020, y luego siguió la misma tendencia de 2018, y en 2021 demostró una suave alza, los fletes subieron de forma muy preocupante.

(p. 17)

Figura 12

Evolución del precio de los fletes spot a nivel mundial del comercio internacional marítimo vía contenedores, de enero 2019 a enero 2022

(En dólares por FEU)



Fuente: Informe portuario 2021: las primeras señales de recuperación en el transporte marítimo internacional vía contenedores de América Latina y el Caribe (2022, p. 17).

Según indican Barleta y Sánchez (2022) con respecto al alza de los fletes durante la pandemia explican lo siguiente:

En el caso de la estabilización de los fletes en alza, lo relevante es que la falta de competencia en el transporte internacional y los fletes marítimos excesivos dañan artificialmente y de manera especial a los países de menor tamaño y menores ingresos, y a sectores productivos de menor envergadura, lo que encarece tanto el precio de los bienes de consumo importados esenciales para su población, como a los costos de los insumos y bienes de capital requeridos para su desarrollo industrial, lo que constituye un obstáculo decisivo para la industrialización y el crecimiento de las naciones de bajos y medianos ingresos.

En todo caso, los exportadores más perjudicados son los pequeños y medianos, quienes no poseen capacidad de reacción y pierden competitividad en sus exportaciones. Con respecto a las importaciones el impacto es triple: 1) afecta a los sectores productivos que importan bienes de capital e insumos; 2) en la medida en que una proporción relevante de las importaciones de la región consiste en bienes de consumo, afecta directamente y de modo regresivo al nivel de vida de la población; y de modo general 3) es un motor de alza generalizada de precios. Este último, es un impacto macroeconómico muy preocupante que no siempre es debidamente considerado.

Tanto o más grave es la menor competitividad causada a las exportaciones y la consiguiente pérdida de mercados, tanto de productos primarios como especialmente industriales, cuya expansión es tan determinante para el desarrollo regional. (p. 17)

Reportes de ventas

Los reportes de ventas son de vital importancia para el análisis de la investigación, ya que los artículos pueden variar mucho dependiendo del tamaño y pensó con respecto a su precio final,

es por es que visualizando los pedidos realizados por diferentes empresas escogidas se analizarán para observar los artículos, los montos y fechas de las compras.

A continuación, se expondrán datos de cuatro diferentes empresas las cuales realizaron importaciones de diferentes artículos durante el período de análisis comenzando desde el 2019 hasta el año 2022.

Datos de la empresa

Para facilitar la transparencia de las importaciones y como esta varió durante la pandemia, la empresa entregó la información que aconteció a la pandemia, y lo vivido durante este momento, sumada la escasez de contenedores y posterior a ella, así como información sobre cómo variaron los pedidos en cantidad y, por ende, en su costo total por orden de cada artículo. Por motivos de confidencialidad y privacidad, se nombrará a los clientes con el nombre de “Empresa”.

De manera que, en las siguientes tablas se mostrarán las fechas en las cuales el pedido fue realizado, el artículo requerido y el monto total en dólares estadounidenses, que tenían que ser importados de China hacia Puerto Caldera, Puntarenas, durante el período de estudio de la investigación.

Tabla 12

Pedidos de importación de diferentes productos por el cliente Empresa 1, años 2019 – 2022

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden
7/1/19	Empresa 1	Cerraduras	\$ 26.896,08
7/1/19	Empresa 1	Tiros	\$15.038,38
9/6/19	Empresa 1	Cedazo	\$17.830,38
9/6/19	Empresa 1	Tiros	\$14.016,00
9/6/19	Empresa 1	Cerraduras	\$24.816,72
12/4/19	Empresa 1	Cerraduras	\$29.261,00
20/1/20	Empresa 1	Cerraduras	\$29.242,00
20/1/20	Empresa 1	Tiros	\$14.717,00
17/3/20	Empresa 1	Cerraduras	\$29.177,28
7/8/20	Empresa 1	Cedazo	\$ 9.399,00
17/8/20	Empresa 1	Cerraduras	\$23.772,24
17/8/20	Empresa 1	Tiraderas	\$20.070,00
25/8/20	Empresa 1	Cedazo	\$13.603,00
15/10/20	Empresa 1	Cedazo	\$15.903,00
20/11/20	Empresa 1	Cerraduras	\$25.172,40
20/11/20	Empresa 1	Fulminantes	\$16.231,10
20/11/20	Empresa 1	Cedazo	\$17.174,40

8/12/20	Empresa 1	Cerraduras	\$32.614,80
8/12/20	Empresa 1	Cedazo	\$17.930,40
15/1/21	Empresa 1	Cerraduras	\$32.999,04
15/1/21	Empresa 1	Cerraduras	\$26.255,28
15/1/21	Empresa 1	Tiros	\$15.709,97
1/4/21	Empresa 1	Cedazo	\$10.618,44
19/4/21	Empresa 1	Clavos de acero	\$ 9.645,21
12/5/21	Empresa 1	Cerraduras	\$28.137,45
11/8/21	Empresa 1	Cerraduras	\$31.429,00
18/8/21	Empresa 1	Cedazo	\$21.933,43
9/9/21	Empresa 1	Cerraduras	\$24.667,20
15/11/21	Empresa 1	Cerraduras y tiros	\$12.065,50
16/1/22	Empresa 1	Cerraduras	\$ 1.566,00
16/1/22	Empresa 1	Tiros	\$25.174,00
10/2/22	Empresa 1	Power Shots	\$24.709,50
8/3/22	Empresa 1	Cerraduras y clavos	\$ 9.399,30
8/4/22	Empresa 1	Cerraduras y clavos	\$14.566,24
9/5/22	Empresa 1	Cerraduras y clavos	\$32.321,18
			\$714.061,92

Fuente: Elaboración propia (2022). (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. del costo de cada pedido).

Siguiente empresa.

Tabla 13

Pedidos de importación de diferentes productos por el cliente Empresa 2, años 2019 – 2022

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden
18/4/19	Empresa 2	Cable de acero	\$ 3.347,80
18/4/19	Empresa 2	Cable de acero	\$ 8.240,75
24/5/19	Empresa 2	Cable de acero	\$ 12.652,00
28/6/19	Empresa 2	Cable de acero	\$ 9.676,89
21/8/19	Empresa 2	Cable de acero	\$ 1.787,50
23/9/19	Empresa 2	Cable de acero	\$ 14.502,75
23/9/19	Empresa 2	Cable de acero	\$ 1.976,79
9/10/19	Empresa 2	Cable de acero	\$ 18.757,60
2/12/19	Empresa 2	Cable de acero	\$ 16.119,39
8/1/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 9.633,29
14/1/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 9.257,36
27/2/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 9.868,00
23/3/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 6.255,55
20/4/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 4.532,30

28/4/20	Empresa 2	Escaleras Gayner	\$ 8.495,17
15/6/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 4.941,00
23/6/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 2.975,00
10/7/20	Empresa 2	Varios	\$ 5.504,40
28/8/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 8.507,66
23/10/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 12.233,55
23/10/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 3.483,51
3/12/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 8.681,06
14/12/20	Empresa 2	Escaleras Gayner	\$ 3.866,98
24/12/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 12.148,80
2/2/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 16.263,42
2/4/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 9.543,54
26/4/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 5.156,00
30/4/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 4.692,27
5/5/21	Empresa 2	Gayner	\$ 4.050,30
27/5/21	Empresa 2	Gayner	\$ 2.827,00
1/7/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 7.426,60
6/7/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 35.857,81
14/7/21	Empresa 2	Gayner	\$ 4.475,89
1/8/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 38.375,56
9/8/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 12.246,53
18/8/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 13.495,43
26/8/21	Empresa 2	Gayner	\$ 5.305,96
5/10/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 37.198,68
1/12/21	Empresa 2	Gayner	\$ 6.033,46
1/12/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 10.616,01
14/2/22	Empresa 2	Varios	\$ 15.832,41
16/2/22	Empresa 2	Handy Gayner	\$ 5.439,38
28/3/22	Empresa 2	Cable de acero	\$ 5.140,00
4/3/22	Empresa 2	Cable de acero	\$ 49.215,00
4/3/22	Empresa 2	Gayner	\$ 4.447,48
28/6/22	Empresa 2	Cable de acero	\$ 21.142,00
11/7/22	Empresa 2	Gayner	\$ 3.056,00
4/8/22	Empresa 2	Cable de acero	\$ 3.396,40
8/10/22	Empresa 2	Cable de acero	\$ 43.893,95
			\$ 562.572,17

Fuente: Elaboración propia (2022). (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. del costo de cada pedido).

Siguiente empresa

Tabla 14*Pedidos de importación de diferentes productos por el cliente Empresa 3, años 2019 – 2022*

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden
6/3/19	Empresa 3	Chumaceras y cadenas	\$ 11.599,70
18/8/19	Empresa 3	Varios	\$ 17.538,29
27/8/19	Empresa 3	Hsing Kwo rubber	\$ 6.558,00
17/9/19	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 4.984,00
10/11/19	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 5.005,00
9/11/19	Empresa 3	Heca Motoreducers	\$ 27.120,00
13/3/20	Empresa 3	Hsing Kwo rubber	\$ 6.558,00
30/3/20	Empresa 3	Bandas	\$ 30.425,76
14/4/20	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 10.548,20
23/4/20	Empresa 3	Sprockets	\$ 9.950,65
16/6/20	Empresa 3	Cajas	\$ 19.424,80
8/6/20	Empresa 3	Chumaceras	\$ 6.630,30
25/8/20	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 7.992,00
24/9/20	Empresa 3	Varios	\$ 26.792,04
1/10/20	Empresa 3	Abrazaderas	\$ 8.837,00
12/11/20	Empresa 3	Rough Top	\$ 8.210,00
18/11/20	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 5.926,59
24/11/20	Empresa 3	Banda de transmisión	\$ 12.837,00
2/4/21	Empresa 3	Reductores y cangilones	\$ 10.366,83
2/9/21	Empresa 3	Bandas verdes	\$ 2.274,00
5/5/21	Empresa 3	Varios	\$ 45.446,97
10/5/21	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 7.897,81
10/5/21	Empresa 3	Sprockets	\$ 9.878,00
10/5/21	Empresa 3	Cajas y bandas	\$ 39.479,24
18/6/21	Empresa 3	Rough Top	\$ 9.712,00
22/7/21	Empresa 3	Cajas	\$ 25.293,40
8/7/21	Empresa 3	Cajas	\$ 7.145,00
6/9/21	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 11.986,25
13/10/21	Empresa 3	Sprockets	\$ 5.797,00
13/10/21	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 4.590,00
19/10/21	Empresa 3	Banda de PVC	\$ 14.075,00
19/10/21	Empresa 3	Cajas	\$ 10.162,00
18/11/21	Empresa 3	Rough Top	\$ 10.680,00
12/11/21	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 7.097,00
12/11/21	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 15.840,00
1/2/22	Empresa 3	Rough Top	\$ 10.680,00
2/2/22	Empresa 3	Guindola	\$ 10.569,00

1/6/22	Empresa 3	Varios	\$ 58.526,58
6/7/22	Empresa 3	Sprockets	\$ 14.367,80
23/8/22	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 8.287,50
18/9/22	Empresa 3	Cajas reductoras	\$ 25.509,85
21/9/22	Empresa 3	Motores Weg	\$ 98.702,45
			\$ 691.301,01

Fuente: Elaboración propia (2022). (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. del costo de cada pedido).

Siguiente empresa

Tabla 15

Pedidos de importación de diferentes productos por el cliente Empresa 4, años 2019 – 2022

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden
22/5/19	Empresa 4	Láminas OPVC	\$ 84.539,00
1/6/19	Empresa 4	Rieles de portón	\$ 25.857,10
5/6/19	Empresa 4	Pernos y tuercas	\$ 37.445,26
5/6/19	Empresa 4	Varios	\$ 111.898,45
16/7/19	Empresa 4	Panas pantry	\$ 11.285,68
16/7/19	Empresa 4	Láminas inox	\$ 7.900,44
23/7/19	Empresa 4	PVC tablilla	\$ 60.838,01
29/7/19	Empresa 4	Accesorios de tubería HG	\$ 15.454,97
23/10/19	Empresa 4	Varios	\$ 32.428,20
1/11/19	Empresa 4	PVC Jenny	\$ 111.754,89
26/11/19	Empresa 4	Varios	\$ 71.961,86
5/12/19	Empresa 4	Varios	\$ 137.548,64
5/12/19	Empresa 4	Rieles	\$ 20.688,98
10/12/19	Empresa 4	PVC tablilla	\$ 91.432,82
10/12/19	Empresa 4	Láminas inox	\$ 9.878,64
16/12/19	Empresa 4	Láminas de PVC y Policarbonato	\$ 79.310,00
19/12/19	Empresa 4	Chumaceras	\$ 9.024,60
20/2/20	Empresa 4	Tiros	\$ 4.035,64
30/3/20	Empresa 4	Máscaras	\$ 5.088,00
16/4/20	Empresa 4	Láminas de acero Inox	\$ 14.492,24
16/4/20	Empresa 4	Accesorios galvanizados	\$ 14.994,90
16/4/20	Empresa 4	Tablilla de PVC	\$ 176.296,40
27/5/20	Empresa 4	Rieles	\$ 19.118,82
27/5/20	Empresa 4	Angulares	\$ 11.799,20
27/5/20	Empresa 4	Varios	\$ 90.839,51
1/6/20	Empresa 4	Estaño	\$ 13.602,40

1/6/20	Empresa 4	Fumigadoras	\$ 12.990,88
1/6/20	Empresa 4	Mascarillas	\$ 6.900,00
1/6/20	Empresa 4	Guantes de plástico	\$ 4.165,00
24/6/20	Empresa 4	Face Shield	\$ 3.479,00
24/6/20	Empresa 4	Escaleras	\$ 4.569,25
24/6/20	Empresa 4	Face Shield	\$ 7.477,40
28/6/20	Empresa 4	Sillas Don Donald	\$ 11.603,20
10/7/20	Empresa 4	Arandelas y tornillos	\$ 37.299,29
18/8/20	Empresa 4	Láminas PVC y Poli	\$ 48.203,21
25/8/20	Empresa 4	Válvulas	\$ 9.873,50
12/9/20	Empresa 4	Rieles	\$ 6.695,36
17/9/20	Empresa 4	Varios	\$ 40.115,03
17/9/20	Empresa 4	Varios	\$ 54.356,19
17/9/20	Empresa 4	Estaño	\$ 17.435,37
1/10/20	Empresa 4	Láminas PVC	\$ 192.627,62
13/10/20	Empresa 4	Láminas de acero Inox	\$ 10.270,40
29/10/20	Empresa 4	Chumaceras	\$ 12.908,33
16/11/20	Empresa 4	Machuelo, panas, tiros	\$ 36.833,50
21/2/21	Empresa 4	Válvulas	\$ 36.537,68
2/3/21	Empresa 4	Láminas Inox	\$ 13.034,00
3/3/21	Empresa 4	Láminas PVC	\$ 133.857,39
7/3/21	Empresa 4	Fiber glass mesh	\$ 5.243,78
11/3/21	Empresa 4	Herramientas agrícolas	\$ 45.971,31
1/4/21	Empresa 4	Chumaceras	\$ 28.813,07
1/4/21	Empresa 4	Angulares	\$ 28.224,00
8/4/21	Empresa 4	Pipe fittings	\$ 38.081,00
16/4/21	Empresa 4	Serpentina de seguridad	\$ 78.524,46
19/4/21	Empresa 4	Estaño	\$ 31.910,76
20/4/21	Empresa 4	Tiros	\$ 17.452,23
20/4/21	Empresa 4	Rieles y carritos	\$ 59.687,88
22/4/21	Empresa 4	Varios	\$ 260.947,30
22/4/21	Empresa 4	Nylon cuerdas	\$ 45.438,09
22/4/21	Empresa 4	Copper rods	\$ 25.913,16
22/4/21	Empresa 4	Seguridad	\$ 49.844,96
30/4/21	Empresa 4	Varillas, arandelas, etc.	\$ 44.024,60
3/5/21	Empresa 4	Tornillos hexagonales	\$ 25.172,97
3/5/21	Empresa 4	Tuercas hexagonales	\$ 15.539,62
12/5/21	Empresa 4	Lámparas LED	\$ 4.518,78
14/5/21	Empresa 4	Faroles	\$ 11.468,94
14/5/21	Empresa 4	Triángulo y teflón	\$ 5.519,36

23/5/21	Empresa 4	Válvulas	\$ 11.137,70
1/6/21	Empresa 4	Soldadores	\$ 18.475,94
25/6/21	Empresa 4	Serpentina de seguridad	\$ 78.524,46
12/7/21	Empresa 4	Tin bars	\$ 43.500,83
12/7/21	Empresa 4	Angulares	\$ 34.441,12
13/7/21	Empresa 4	Palas	\$ 76.075,73
13/7/21	Empresa 4	Rieles y carritos	\$ 86.064,58
13/7/21	Empresa 4	Varios	\$ 117.482,40
13/7/21	Empresa 4	Varios	\$ 95.150,36
21/7/21	Empresa 4	Masking tape	\$ 4.586,40
28/7/21	Empresa 4	Luces y lámparas LED	\$ 64.329,00
7/8/21	Empresa 4	Varios	\$ 129.265,65
7/8/21	Empresa 4	Arandelas, tornillos y varillas	\$ 60.475,47
25/9/21	Empresa 4	Válvulas	\$ 45.154,00
29/9/21	Empresa 4	Cajas EMT	\$ 45.046,00
12/11/21	Empresa 4	Chumaceras	\$ 39.024,66
4/2/22	Empresa 4	Alambre negro	\$ 49.050,00
16/3/22	Empresa 4	EMT	\$ 43.293,46
21/3/22	Empresa 4	Láminas corrugadas	\$ 60.395,64
31/3/22	Empresa 4	Breakers	\$ 29.655,00
20/4/22	Empresa 4	Fumigadoras	\$ 18.923,80
20/4/22	Empresa 4	Rieles de portón	\$ 44.635,08
20/4/22	Empresa 4	Estaño	\$ 39.057,00
20/4/22	Empresa 4	Tabilla	\$ 153.631,82
24/4/22	Empresa 4	Candados	\$ 9.073,33
25/4/22	Empresa 4	Tubería EMT	\$ 18.139,80
25/4/22	Empresa 4	Varios	\$ 172.765,87
11/5/22	Empresa 4	Válvulas	\$ 36.569,29
4/7/22	Empresa 4	Bridas de inodoro	\$ 6.863,59
16/8/22	Empresa 4	Cajas EMT	\$ 61.759,60
30/8/22	Empresa 4	Bombillos	\$ 61.342,12
14/9/22	Empresa 4	Máscara de soldar	\$ 6.967,80
			\$ 4.553.900,02

Fuente: Elaboración propia (2022). (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. del costo de cada pedido).

Estados operativos

Pérez (2020), presenta un inventario sobre todas las fuentes de información necesarias para cualquier analista a las cuales deba de recurrir para tomar decisiones.

- a) Estados financieros: se debe trabajar con los estados históricos, también con los proyectados, y no solamente con aquellos que se refieren al fin de ejercicio.
- b) Otros informes contables de uso interno: es necesario ahondar en otros informes que no son de publicación, como los que muestran la naturaleza y clasificación de los costos.
- c) Contabilidad: a veces hay que recurrir al detalle de la información, más allá del resumen que surge de los estados; por ej.: cuando sea indispensable conocer la composición de los deudores.
- d) Datos extracontables: si bien el analista es un especialista en contabilidad y sobre esta disciplina va a centrar su análisis, no puede ignorar información útil que está en el resto del sistema de información – y no el contable –. Por ejemplo, conocer el dato de las unidades vendidas, brindará la información adecuada para saber si la variación se debió a modificaciones en los precios o a las cantidades vendidas.
- e) Información prospectiva además de los estados proyectados que se mencionan en a), deben considerarse los presupuestos parciales como flujo de fondos proyectado, presupuesto de ventar y otros.
- f) Información del contexto: la empresa forma parte de un sistema abierto, y a considerar el entorno nos ampliará las explicaciones sobre las causas de una situación determinada y las implicaciones que el mismo tendrá en el desarrollo económico-financiero futuro (p. 36)

Crisis

Parte del impacto financiero y de logística que tuvo la empresa durante el período de estudio, se debió a que se tuvo que afrontar el alza de los costos de importación, tanto por el alza en los fletes como en los combustibles. Ello sumado a la escasez de contenedores en puertos asiáticos para despachar la mercadería, lo cual generó la toma de decisiones diferentes a las usuales.

Pues bien, para explicar la definición de qué sería una crisis en los aspectos financieros, se citará a Vargas (2010), con respecto a una referencia que hizo con base en la explicación de esta, pero descrita por Karl Marx, que dice lo siguiente:

Se partirá de la definición general de crisis de Marx, como “soluciones violentas momentáneas de las Conrado coinés existentes, erupciones violentas que restablecen por el momento el equilibrio perturbado”. (Marx, 1975, 320) (Marx, s/f: 432). Marx planteaba

varios niveles de abstracciones de la crisis, desde la contradicción más general entre las fuerzas productivas y las relaciones sociales de producción, también la contradicción entre el valor de uso y el valor de cambio como “posibilidad abstracta de la crisis” en un sistema mercantil simple, es decir precapitalista, hasta niveles de mayor concreción – como la contradicción entre producción y circulación, oferta y demanda, compra y venta o el “movimiento real de los precios” – cuando hacia el análisis de una crisis particular.

En todos estos casos se refleja el equilibrio perturbado o desequilibrio. Las causas de crisis para Marx – sobreproducción, sobreacumulación, desproporcionalidad, su consumo, tasa de ganancia – son expresiones de la pérdida del equilibrio. Dos fases antagónicas y complementarias, unidad de contrarios: equilibrio y desequilibrio; el sistema tiende al equilibrio y después al desequilibrio (Schumpeter, 2002, 142). Prosperidad y crisis. Un ciclo económico. (p. 18)

Crisis de los contenedores

Debido a las restricciones de la pandemia, los barcos que se encontraban en puertos de América o Europa no pudieron volver a cargar los contenedores con nuevos productos hacia Asia, pues durante ese tiempo los gobiernos decidieron imponer las medidas de restricción sanitaria, cesando así las labores portuarias que correspondían a dicha labor que es tan importante a nivel mundial. Esto generó que muchos de esos contenedores se amontonaran en Europa y América.

Así pues, el impacto a la empresa provocó que aumentaran las órdenes de compras por parte de los clientes, lo cual ocasionó más demanda para movilizar la carga. Además, se aumentó la capacidad de carga por toneladas de contenedores, es decir, una saturación en la demanda del mercado de comercio internacional.

En relación con esto, Roura, A (BBC Mundo en español, 2021), explica algunas de las causas por las cuales existió una escasez en el suministro de contenedores a nivel mundial.

En la escasez de los contenedores se define en el poco espacio disponible para transportar los productos de un lugar a otro, principalmente de Asia hacia América o Europa; y en

incrementos exorbitantes en los costos de transporte marítimo o de fletes marítimos. Lo que significa es que no existan físicamente estos contenedores, sino que no están donde tienen que estar.

El segundo factor, tiene que ver con el transporte de la fluidez del transporte marítimo, por un lado, los tifones marítimos llevaron a varios puertos chinos a cancelar operaciones, al igual que cierres temporales para controlar la pandemia, China tiene 8 de los 10 puertos más activos del mundo, que estuvieron trabajando a una capacidad muy inferior a la normal prepandémica. Como el mercado tiene una dinámica en reacción en cadena esto ha generado una congestión de barcos que esperan largas filas para desembarcar su mercancía, eso ha generado cuellos de botellas en los mayores puertos internacionales.

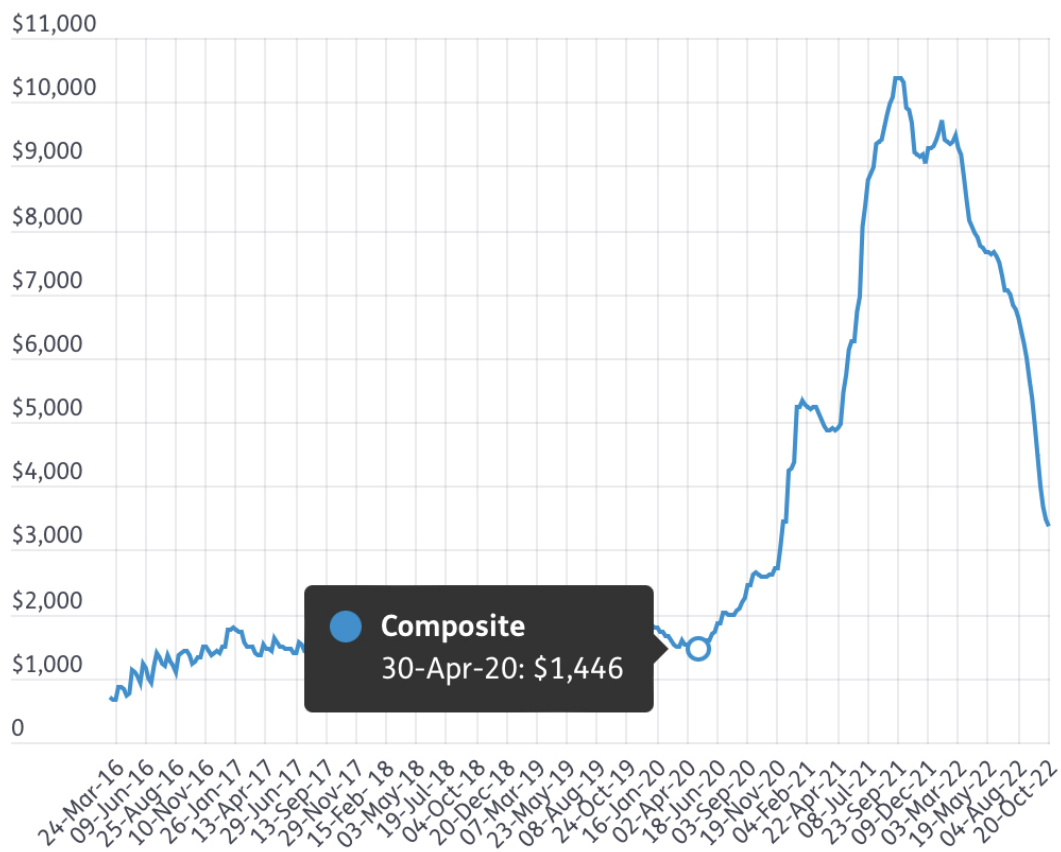
El tráfico también ha aumentado los importadores más grandes que se resisten al incremento de precios en fletes de las navieras, están alquilando barcos para transportar sus mercaderías lo que se traduce en un mayor tráfico de barcos.

El tercer factor se traduce en qué hay empresas chinas están produciendo menos, esto debido a las estrictas medidas que están poniendo para para el brote el virus. Cuando se detecta un brote en algún lugar, genera que la producción se haga más lenta, lo que genera que se atrase la mercadería. Como efecto dominó, cada vez que se cierra una fábrica, el producto no puede ser importado, algún consumidor queda en el otro lado de la cadena sin ese producto.

A continuación, unos gráficos de como varió los precios de los fletes según el índice de Shanghái.

Figura 13

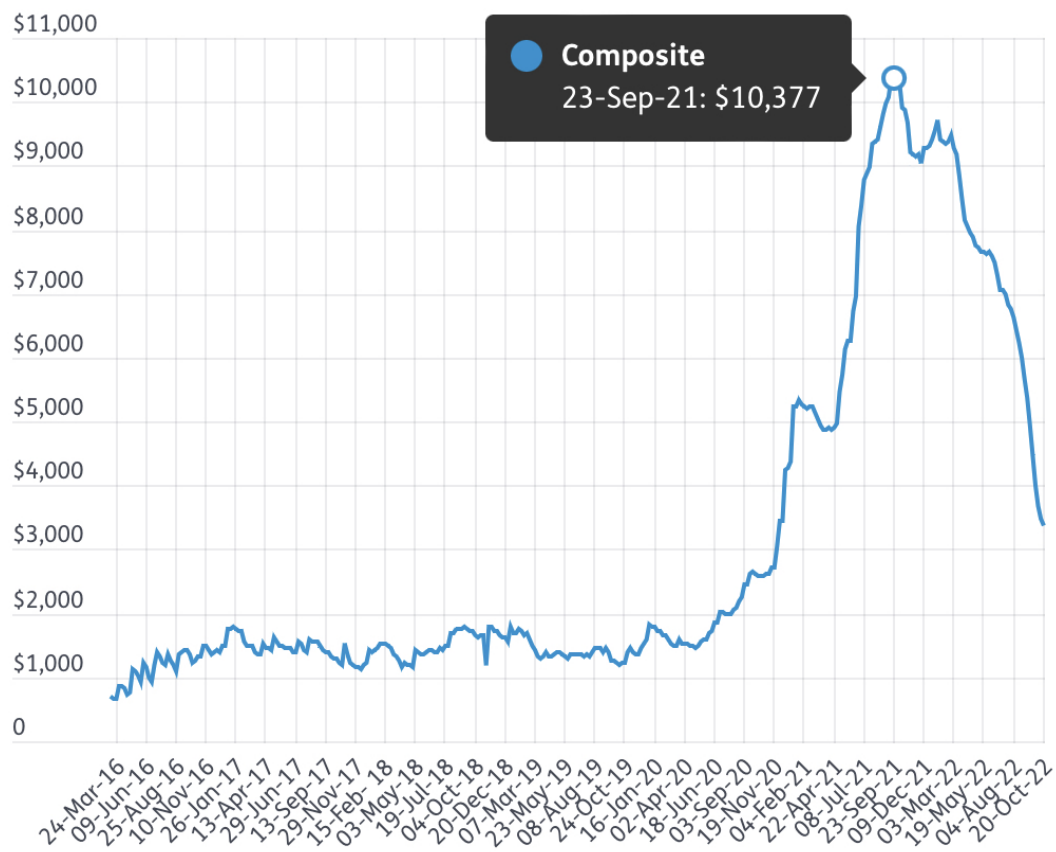
Evaluación semanal ponderada de la tarifa de flete de ocho rutas importantes de este a oeste por contenedores de 20 TEU para el 30 de abril del 2020



Fuente: World Container Index (2022).

Figura 14

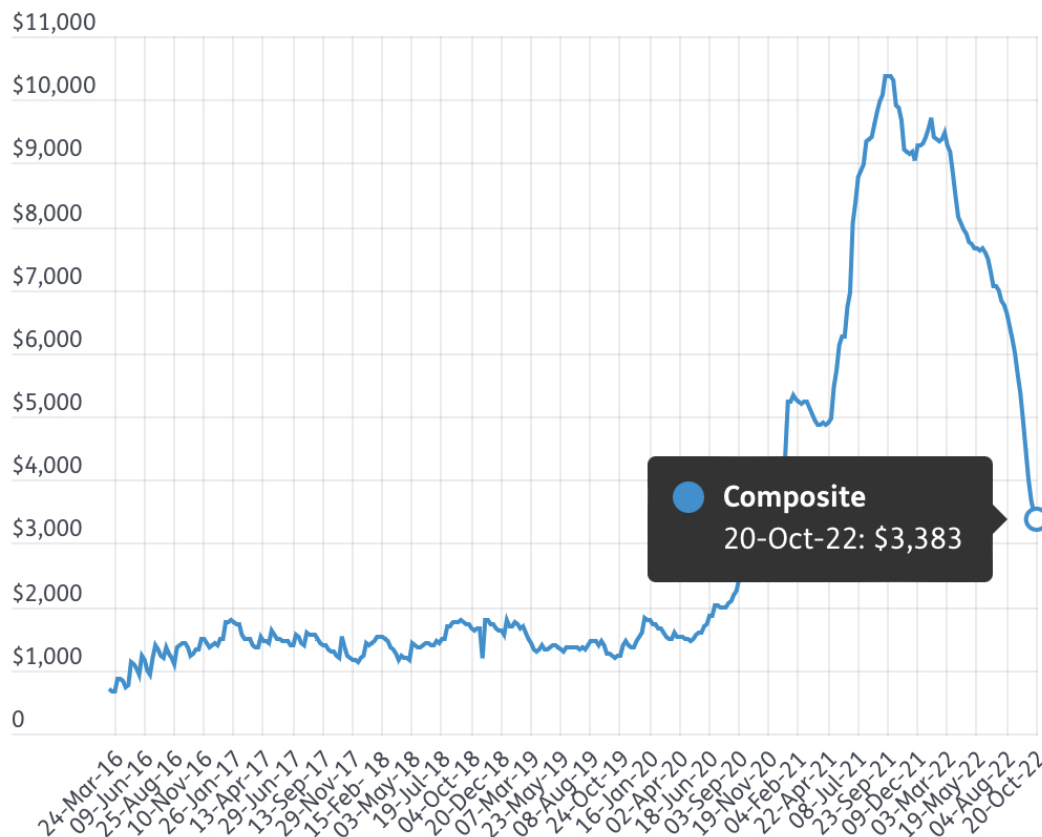
Evaluación semanal ponderada de la tarifa de flete de ocho rutas importantes de este a oeste por contenedores de 20 TEU para el 23 de septiembre del 2021



Fuente: World Container Index (2022).

Figura 15

Evaluación semanal ponderada de la tarifa de flete de ocho rutas importantes de este a oeste por contenedores de 20 TEU para el 20 de octubre del 2022



Fuente: World Container Index (2022).

En resumen, se puede categorizar que los puntos que llegaron a afectar el flujo de comercio mundial durante la pandemia serían los siguientes:

- Disminución de la producción y pérdida de empleo
- Aumento en las tarifas de transporte marítimo contenerizado
- Disminución de trabajadores y cierre temporal de puertos
- Cierres de fábricas por las medidas de confinamiento
- Desequilibrio de la oferta y la demanda internacional
- Restricciones sanitarias por la pandemia del SARS-COVID 2

Guerra en Ucrania

El contexto de la guerra en Ucrania varía en la posición política que se esté analizando, sin embargo, para el análisis de este documento se estará trabajando bajo el supuesto que las fuerzas rusas han invadido territorio exsoviético, que actualmente es Ucrania, a la fuerza y sin

consentimiento de la población, lo cual produjo un conflicto que ha afectado las relaciones diplomáticas entre occidente y la Federación de Rusia.

En este sentido, para el viejo continente, Rusia y el mundo, este conflicto bélico ha tenido repercusiones económicas, lo cual ha generado alzas en los precios de las energías, tales como el combustible fósil como petróleo y gas natural, además de alzas en los granos básicos como el trigo, y en los fertilizantes agroquímicos.

Pues bien, Costa Rica y la región no ha estado exenta de dicha situación. Al respecto, el expresidente del Banco Central de Costa Rica, Cubero (2022), en el informe sobre el impacto económico de la guerra en Ucrania, detalla las siguientes problemáticas que conlleva este conflicto para el país.

Rusia y Ucrania son economías pequeñas y poco vinculadas a las cadenas de suministro más sofisticadas, sin embargo, son exportadoras de importantes materias primas (petróleo, gas, granos básicos, metales) e insumos (fertilizantes).” Dicho impacto vendría por las disrupciones y por las sanciones puesta por los gobiernos de occidente.

El impacto de Rusia sobre la economía internacional es el cuarto productor mundial de petróleo (desde 1,5 a 2 millones de barriles diarios), le provee a Europa el 41% de gas natural, 27% petróleo y 47% de los combustibles sólidos. En los metales y minerales como el paladio 45%, titanio 25%, níquel, cobalto y cobre.

El mercado que afecta directamente estos dos países a Costa Rica llega a ser una representación del 0.2% de los turistas que llegan a vacacionar, las importaciones de hierro semiacabado y alrededor de una tercera parte de las importaciones de fertilizantes provienen de Rusia y Bielorrusia.

El impacto que repercutirá en la economía costarricense llega a ser dos, principalmente, el tipo comercial y el financiero. Ante esto, el Banco Central, menciona los siguientes puntos:

Costa Rica es un país importador de materias primas (de combustibles, de granos básicos y de metales), y los mayores precios de esos bienes generarías presiones al alza en la inflación en nuestro país

Además, un menor crecimiento de nuestros socios comerciales redundaría en una menor demande por nuestras importaciones. (p. 4 – 14)

Así pues, al ser Ucrania el país afectado por la invasión rusa, esto implica un impacto en la producción del acero y hierro a nivel mundial, lo cual afecta la cadena de suministro global nuevamente. Sin embargo, la empresa investigada no tiene ninguna relación o cliente con dicho país, por ende, no le afectó directamente sus importaciones al país, pero sí afectó en el sentido de escasez de productos en algunos artículos.

CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO

Referente

Corporación Fabel S.A.

En la actualidad, la Corporación Fabel S.A. es administrada por el hijo del fundador, Eckart Abel. Su padre, don Folker, era un inmigrante alemán que llegó al país para una mejor oportunidad en Costa Rica. Trabajó como operario para una ferretería en San José, pero decidió dejar su puesto para crear su propia empresa con su nombre, es ahí de donde proviene el nombre Fabel, con la primera inicial de su nombre “F” y su apellido “Abel”.

Así pues, su hijo lleva a cabo sus operaciones como nómada digital, ya que la empresa no cuenta con dirección física, y el contacto habilitado para comunicarse con sus clientes es principalmente por correo, y como secundario el teléfono, como opciones de mensaje o llamada. Ahora bien, al ser la empresa un intermediario entre el cliente nacional y el vendedor chino no es necesaria una planilla para administrar la operación, sino que él es el encargado de la operación; de la logística se encarga el cliente.

El nivel de intermediario que tiene en la relación comercial es que él tiene contactos de vendedores de fundidores de acero y hierro, que logran cumplir con las órdenes y especificaciones que requiere alguna empresa constructora en el país. Es ahí en donde él solicita la pieza, elabora una cotización y es el cliente quien decide si trae o no la pieza, además de ser el responsable de escoger el tipo de INCOTERM, agente aduanero y del pago de los demás gastos, tales como seguro y otros tributos de importación.

Misión

Dar un servicio rápido y eficiente a nuestros clientes para suplir sus necesidades específicas en el campo de la construcción y la industria

Visión

Basar los negocios en la transparencia y la honestidad para lograr relaciones comerciales sólidas y duraderas en el tiempo

La Corporación Fabel S.A. es fundada por Folker Abel en 1982, en la ciudad de San José, Costa Rica, con el fin de importar diferentes productos derivados del hierro y el acero, los cuales son utilizados para procesos industriales.

En el origen la empresa fue fundada con el nombre de Corporación Fabel de Centroamérica y el Caribe S.A., y su objetivo en el mercado era ser un representante de distintas marcas

provenientes de diferentes destinos mundiales que manufacturan dichos productos, y la empresa se encargaba de posicionar y representar las marcas y productos en el mercado nacional y regional.

Inicialmente, se importaban más los productos destinados para la agricultura y construcción, sin embargo, por necesidades del mercado, se fueron expandiendo a un estilo de ferretería, para dar a paso a lo que hoy es su enfoque, que es con materiales industriales en donde las especificaciones de cada bien son más importantes que el precio. Actualmente, la empresa cuenta con una estructura organizacional de un único empleado, quien a la vez es el propietario, administrador y encargado de la parte financiera de la empresa. Él es el encargado de ser el intermediario para facilitar la compra y venta de insumos para la construcción para bienes metalúrgicos. Los servicios contables lo llevan un tercero a la empresa.

Enfoque

Cuantitativo

El enfoque escogido es el cuantitativo, ya que por medio de los inventarios y la balanza de pagos a través de las importaciones generadas que realiza la empresa, lo que ofrece registros numéricos, para que a través de mediciones que se puedan observar cambios en sus cuentas durante los diferentes períodos pre, durante y finales de la pandemia.

Niglas (2010) mencionado por Hernández y Mendoza (2018) comentan que los métodos cuantitativos están conformados por: “(...) conteos numéricos y métodos matemáticos.” (p.5)

A lo citado Hernández *et.al* (2018) agregan: “(...) representa un conjunto de procesos organizados de forma secuencial para comprobar ciertas suposiciones. Cada fase precede a la siguiente, y no podemos eludir pasos, el orden es riguroso, aunque desde luego, podemos redefinir alguna etapa.” (p.6)

De igual forma los autores Hernández *et. al* (2018) enfatizan en la necesidad de contar con: “(...) con un lugar preciso al cual arribar (planteamiento especificado y delimitado) y un mapa preciso o GPS (diseño acotado). Nuestro equipaje incluye análisis estadístico pues lidiaremos con números.” (p.7)

Dicho lo anterior, se tendrá los efectos generados por la crisis global de escasez de contenedores en sus operaciones de la empresa establecida, representan mediciones numéricas, obtenidas de los análisis estadísticos, siendo así entonces el método de investigación por la cual se intentará responder a la pregunta de la investigación.

Diseño

No experimental

El método seleccionado para esta investigación es el no experimental, por lo que se observará y analizará la información obtenida por la empresa, sin manipulación, tratándose de eventos que ya acontecieron, sus consecuencias, y durante el período en el que se desea estudiar.

En relación con esto, Hernández *et al.* (2018) definen una investigación no experimental como: “Estudios que se realizan sin la manipulación deliberada de variables y en los que solo se observan los fenómenos en su ambiente natural para analizarlos” (p. 175). De forma que, con base en la definición obtenida sobre el método no experimental, se determina que se cumple con las características necesarias para que se dé la observación de esta investigación, pues lo que se desea es observar un escenario, con sus variables, que ya aconteció, y no así de generar o crear una situación.

Según el comentario anterior, las variables involucradas no serán manipuladas a lo largo de esta investigación, debido a que corresponden a variables que ya sucedieron y que tuvieron sus posibles efectos.

Causal

Hernández *et al.* (2018) definen una investigación correlacional como: “Estudios que se realizan sin la manipulación deliberada de variables y en los que solo se observan los fenómenos en su ambiente natural para analizarlos” (p. 175).

La situación de estudio es por ser provocados por una situación de causa y efecto, en donde debido a la causa de confinamiento y exceso de demanda agregada en un mercado en donde la producción se mantuvo constante o desacelerada por las restricciones sanitarias, las mercaderías se veían en una situación de atasco. Esto debido a que se podría enfrentar a diferentes causas, entre ellas están la escasez de contenedores en puertos, en donde la mercadería debía de ser montada, empacada y despachada hacia el destino final. También, se pudo presentar la situación que la mercadería llegaba al destino final, sin embargo, no había transportistas encargados de movilizar el cargamento vía terrestre hasta su destino, ya sea una bodega o planta de producción.

Transversal o transeccional

Tipo de diseño no experimental, el transversal o transeccional, será utilizado para la investigación, pues se debe de recolectar información ya existente de la empresa seleccionada, con

lo cual demostrar las variaciones que existieron durante la época de estudio deseada sobre los productos de importación.

Según Hernández *et al.* (2014) el tipo de diseño no experimental transversal se define como: “Su propósito es describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado. Es como “tomar una fotografía” de algo que sucede” (p. 154).

Por lo tanto, este tipo de diseño no experimental transversal quiere decir que el objeto de estudio será estudiado con información, principalmente en los movimientos financieros e inventarios que sufrió la empresa en el periodo de tiempo establecido. Por tal razón, se analizarían los datos del 2019, en donde aún no había cambios, hasta los siguientes años, para llegar al 2022 con casi la conclusión de las restricciones sanitarias impuestas por los países.

De esta forma, con la información recolectada de la empresa se podrá visualizar cómo fueron afectados los precios debido al alza de los costos de los fletes y en el incremento sobre el número de productos que se requirieron importar al país.

Descriptiva

Hernández *et al.* (2018) definen una investigación descriptiva como: “Tienen como finalidad especificar propiedades y características de conceptos, fenómenos, variables o hechos en un contexto determinado” (p. 108).

El nivel del presente estudio estará enfocado en un periodo de dos años aproximadamente, con el enfoque de la empresa de importación de diversos productos de la industria metalúrgica de acero y hierro. Pese a que estuvieran las restricciones sanitarias, algunas industrias no desaceleraron su producción, por lo cual siempre existió una demanda por dicha mercadería.

Exploratoria

Hernández *et al.* (2018) definen una investigación exploratoria como: “En las que se tiene como propósito establecer las causas de los sucesos, problemas o fenómenos que se estudian” (p. 111).

La causa en que deriva la crisis de los contenedores fue por consecuencia de las restricciones sanitarias y el confinamiento, medidas impuestas por los diferentes gobiernos a las personas y las empresas. Esto generó que la producción se detuviera, pero no así la demanda. Además, con la demanda agregada por parte de los diferentes gobiernos, se generaron bonos de estímulo, lo cual ocasionó más saturación de pedidos y, por consiguiente, la repetición del ciclo.

Población y muestra

Población

Es importante, para el aplicar el instrumento de recolección de datos, delimitar bien a la población. Esto para obtener información objetiva y relevante. Al respecto, Hernández *et al.* (2018), refieren que la población es el “Conjunto de todos los casos que concuerdan en determinadas especificaciones” (p. 199).

Con base en la definición anterior, la población de estudio será únicamente el único empleado de la empresa Fabel S.A. Esto para determinar con exactitud cómo fue afectada la operación de importación de bienes hacia el país con todo lo ocurrido a nivel global.

Muestra

Para cumplir con los objetivos del análisis, es importante determinar la muestra que se usará. En este sentido, Hernández *et al.* (2018) definen a la muestra de la siguiente forma: “Subgrupo del universo o población del cual se recolectan los datos y que debe ser representativo de esta, si se desea generalizar los datos” (p. 196).

Ahora bien, dado que la investigación tiene como fin establecer una relación entre la escasez de contenedores y la demanda de pedidos, la muestra será la principal fuente de conocimiento que permitirá demostrar en este caso, el objeto de estudio. Para la toma de la muestra se tomará en cuenta al único empleado y dueño de la empresa Fabel, quien es el responsable de cumplir con las órdenes de compras, finanzas y cumplimientos.

Así las cosas, se entiende que el tipo de muestra será la no probabilística o dirigida. En cuanto a esto, Hernández *et al.* (2018) agregan lo siguiente: “Subgrupo de la población en la que la elección de los elementos no depende de la probabilidad, sino de las características de la investigación” (p. 200).

Ahora bien, para la presente investigación no se requiere utilizar una fórmula. La muestra es elegida por el investigador de acuerdo con las características de interés y establecidas en los siguientes criterios de inclusión y exclusión.

Criterios de inclusión y exclusión

Criterios de inclusión

- Experto en temas de comercio internacional
- Importador de diferentes productos para la construcción con destino final hacia Costa Rica
- Personal que trabaja en el área financiera e importación de la empresa establecida

- Empresa en el sector de importaciones y exportaciones con base en Costa Rica

Criterios de exclusión

- Personal no capacitado en el sistema de logística de importación
- Empresa no vinculada con importaciones de material de construcción
- Personal que no labore para la empresa Fabel
- Todas aquellas que no coincidan con los criterios de inclusión

Instrumento

Según la metodología de la investigación, así varían los instrumentos usados para analizar el objeto de estudio establecido, por medio de los cuales se recolectan los datos necesarios para la investigación. Esto con el fin de brindar un análisis que resuelva la interrogante del problema.

Los instrumentos que se utilizarán para medir el objeto de estudio, los cuales, según Hernández *et al.* (2014) se definen como: “En toda investigación cuantitativa aplicamos un instrumento para medir las variables contenidas en las hipótesis (y cuando no hay hipótesis simplemente para medir las variables de interés)” (p. 189).

Por lo tanto, se aplican los siguientes instrumentos para la medición de las variables de utilidad:

Cuestionario

El cuestionario se aplicará a la persona encargada del área de interés del proyecto, con lo cual se desea cuantificar ciertas variables relacionadas con la logística real ocasionada por la escasez de contenedores. Los resultados de las variables servirán como puntos clave en la investigación, en donde la experiencia del personal será aplicada sobre el objeto de estudio.

Hernández *et al.* (2018) definen cuestionario como: “consiste en un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir” (p. 250). Con base en lo anterior, el cuestionario se convierte en el principal instrumento para reflejar si el individuo ha observado los cambios efectuados por las inconsistencias generadas en el flujo de la cadena de suministros a nivel mundial, específicamente hacia Costa Rica.

Así pues, por medio de preguntas cerradas es como se aplicará el cuestionario. Esto lo definen Hernández *et al.* (2014) de la siguiente manera: “Las preguntas cerradas contienen categorías u opciones de respuesta que han sido previamente delimitadas” (p. 217). Por lo tanto, serán estas las utilizadas en el cuestionario del presente estudio. Con ello se espera obtener resultados más precisos, preguntas de respuesta sí o no, ya que son de mayor facilidad para el

proceso de análisis para cuantificar las respuestas, y dar un análisis con base en lo que previamente se contestó.

El tipo de cuestionario llevará tres categorías de preguntas cerradas hacia el dueño, en donde se iniciará con preguntas básicas introductorias sobre la persona. El segundo tipo de categoría incluirá preguntas sobre la operación de la empresa, y como una tercera categoría, se incluirá el tema de las importaciones hacia Costa Rica.

Proceso de recolección y análisis de datos

Se aplicarán diferentes fases, por lo cual se pretende recolectar los datos necesarios para la presente investigación y así poder analizarlos para que puedan responder con la finalidad de la investigación. Para Hernández *et al.* (2018) la recolección de datos se define de la siguiente manera: “aplicar uno o varios instrumentos de medición para recabar la información pertinente de las variables del estudio en la muestra o casos seleccionados (personas, grupos, organizaciones, procesos, eventos, etc.)” (p. 226).

A partir de lo anterior, como primera fase, se recolectará información de la empresa, puntualmente los datos obtenidos durante el periodo de estudio en los precios y cantidades de los pedidos realizados. También, se buscarán datos sobre el impacto reflejado en cuanto al el aumento del costo en los fletes marítimos en los 20 y 40 pies de volumen de contenedor.

Luego, se aplicará como siguiente fase un cuestionario, el cual se conforma de preguntas cerradas, y será respondido por el único empleado y dueño de la empresa establecida. Dicha metodología será aplicada con la herramienta de Google Forms, lo cual será enviado de manera digital al entrevistado.

De manera que, los datos obtenidos permitirán visualizar y conocer, por medio de un experto en el área de importaciones y exportaciones, cómo se vio afectada su operación debido a la crisis generada por la escasez de contenedores a nivel mundial.

Fuentes de información

Las fuentes de información son la principal herramienta para la recolección de datos, y de las cuales se obtendrán datos relevantes para enriquecer la investigación y comprobar el objeto de estudio.

Al respecto, el dueño de la empresa facilitará datos importantes de la operación, tales como los movimientos en inventario de sus productos. Esto durante el período establecido de estudio, el

cual compete desde el 2019 siendo previo a la pandemia y sus restricciones sanitarias, hasta el primer semestre el año en curso.

Fuente primaria

Según Gallaud (2015) define como fuente primaria como:

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

Dentro de las fuentes primarias, se encuentra los estados de resultados obtenidos por la empresa Fabel S.A. durante el período de estudio los cual comprende desde el 2019, año previo a la pandemia y a la crisis de los contenedores, hasta el año 2022 el cual surge la guerra con Ucrania. Además, se obtuvo a la información sobre el costo de los fletes marítimos por parte de las navieras con respecto a la ruta comercial entre China y Costa Rica.

Fuente secundaria

Según Gallaud (2015) define como fuente secundaria como:

Incluyen un material que ya ha pasado por el análisis de otros expertos. Se trata de hechos y materiales conocidos o transmitidos por otros. Son los libros de crítica y, en general, las interpretaciones que de un tema se han hecho. En un estudio sobre la poesía de Rubén Darío, sus poemas serían la fuente primaria y todos los libros que se han escrito sobre ellos, las secundarias. (p.21)

Otra fuente esencial para la investigación es un cuestionario impartido hacia el único empleado de la empresa el cual ejerce el puesto como Gerente general, y que tiene un tiempo mayor a 25 años trabajando en la empresa. La experiencia de él ayudará a entender mejor como estuvo la situación vivida a causa de las restricciones sanitarias impuesta por los Gobiernos durante la pandemia del SARS – CoV 2.

Además, como fuentes adicionales son aquellos estudios académicos de grado e informes obtenidos por la situación de emergencia que vivió el mundo, estos reportes aportaron datos de relevancia con respecto a los niveles de importación hacia el país y como se vieron afectados los diferentes sectores a causa de la situación de la escasez de contenedores.

VARIABLES DE ANÁLISIS

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	VARIABLE	INDICADOR	SUBINDICADOR	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	INSTRUMENTALIZACIÓN
Conocer los reportes de ventas de la empresa Fabel antes del 2020 previo a la pandemia	Ventas	Análisis	Reportes Ventas Empresa	Para Acosta (2020): “El proceso personal o impersonal de ayudar y/o persuadir a un cliente potencial para que compre un artículo o un servicio o para que actúe favorablemente sobre una idea que tiene importancia comercial sobre el vendedor.” (p.9)	Resultados después de las ventas realizadas.	Reportes de ventas
Calcular las consecuencias generadas por la crisis de los contenedores durante el período 2021 – 2022	Crisis	Características Tipos	Crisis Económica Mundial	Para Barlocchi y García (2018): “Eventos separados se transforman en un riesgo sistémico para la economía.” (p. 7)	Efectos generados por situaciones no ordinarias.	Figuras Tablas
Situar a la empresa Fabel durante el primer semestre del año 2022 a causa por la crisis de los contenedores y la guerra en Ucrania	Contenedores	Tipos	Contenedores Fletes Navieras	Para Eslava (2019): “Es el embalaje estándar internacional que puede ser manipulado, transportado y almacenado de manera segura.” (p. 20)	Caja metálica rectangular con medidas estándares mundiales que permiten la movilización de carga más rápida y efectiva.	Figuras Tablas

CAPÍTULO IV. ANÁLISIS DE DATOS

Variable N°1.

Tabla 16 - Pregunta 1

Pregunta 1 – Respuesta breve

Respuesta	Gerente general
-----------	-----------------

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 1. ¿Qué puesto tiene en la empresa?

El único empleado de la empresa indica que el puesto que ejerce dentro de la compañía es Gerente general.

Tabla 17 – Pregunta 2

Pregunta 2 – Respuesta breve

Respuesta	26
-----------	----

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 2. ¿Cuántos años lleva trabajando en la empresa?

El Gerente general indica que lleva trabajando 26 años con la empresa.

Variable N°2.

Tabla 18 - Pregunta 3

Pregunta 3 – Distribución nominal de la respuesta

Persona	Sí	No
Respuesta	1	

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 3. ¿Posee más de 50 clientes en su cartera?

El Gerente general indica que sí posee una cartera de clientes mayor a 50.

Tabla 19 - Pregunta 4

Pregunta 4 – Distribución nominal de la respuesta

Persona	Sí	No
Respuesta		1

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 4. El domicilio de sus clientes ¿es exclusivamente costarricense?

El Gerente general respondió a que su clientela no sólo exporta de China hacia Costa Rica, sino también a otros países como lo son Nicaragua, Panamá, República Dominicana, entre otros.

Tabla 20 - Pregunta 5

Pregunta 5 – Distribución nominal de la respuesta

Persona	Sí	No
Respuesta	1	

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 5. ¿Realiza usted importaciones mensuales?

En la empresa Fabel, sí se realizan importaciones mensuales con un historial que muestra un aproximado de 4.

Tabla 21 - Pregunta 6

Pregunta 6 – Distribución nominal de la respuesta

Persona	0 – 10 ton.	10 – 50 ton.	50 – 100 ton.	100 o más ton.
Respuesta				1

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 6. ¿Cuántas toneladas de peso se importan aproximadamente en un mes?

El tamaño de importación de la empresa corresponde a un peso mayor a 100 toneladas de carga mensual en promedio.

Variable N°3.

Tabla 22 - Pregunta 7

Pregunta 7 – Distribución nominal de la respuesta

Persona	Sí	No
Respuesta	1	

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 7. ¿Se vió afectada su operación por la escasez de contenedores a nivel mundial?

El Gerente general confirma que su operación se vió afectada por la crisis de los contenedores durante el período de estudio.

Tabla 23 - Pregunta 8*Pregunta 8 – Distribución nominal de la respuesta*

Opciones	5	4	3	2	1
Costo				1	
Tiempo		1			
Materia prima			1		
Fletes	1				
Navieras		1			

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 8. Con base a la pregunta anterior, del 1 al 5, siendo 5 el mayor y 1 el menor, ¿Qué fue lo que más le afectó?

Figura 16*Pregunta 8 – Representación gráfica de la respuesta*

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Para el análisis de la pregunta 8, se observa que lo que más le afectó en la operación, a causa de la crisis de los contenedores, fue los fletes marítimos, por segundo selecciona dos opciones las cuales fueron las navieras y el tiempo, como en tercer grado de importancia se posicionó las materias primas y como último el costo.

Tabla 24 - Pregunta 9*Pregunta 9 – Distribución nominal de la respuesta*

Persona	Sí	No

Respuesta	1	
-----------	---	--

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 9. ¿Aumentaron los clientes el número de pedidos debido a la información que circulaba sobre la crisis de contenedores?

Debido a las noticias que circulaban con respecto a la escasez de contenedores, los clientes de la empresa Fabel tuvieron el conocimiento de lo que acontecía a nivel mundial, lo que generó en un incremento de las cantidades y pedidos que generaban en su operación regular.

Tabla 25 - Pregunta 10

Pregunta 10 – Distribución nominal de la respuesta

Persona	0% – 5%	5% – 20%	20% – 50%	50% o más
Respuesta			1	

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 10. Con base a la pregunta anterior, seleccione un aproximado sobre el aumento en la demanda de los pedidos hechos por los clientes.

El Gerente general ha respondido que un aproximado del incremento de volumen de pedidos por sus clientes fue de un 20% a 50% más de lo habitual.

Tabla 26 - Pregunta 11

Pregunta 11 – Distribución nominal de la respuesta

Persona	Sí	No
Respuesta	1	

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 11. ¿Le afectó su operación la guerra en Ucrania?

La empresa Fabel sí se vió afectada por la guerra en Ucrania este año 2022.

Tabla 27 - Pregunta 12

Pregunta 12 – Distribución nominal de la respuesta

Opciones	5	4	3	2	1
Escasez de materia prima	1				
Alza del precio de combustibles sólidos		1			

Cadena de suministro		1			
Logística de importación	1				
Inflación			1		

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 12. Con base a la pregunta anterior, del 1 al 5, siendo 5 el mayor y 1 el menor, ¿Qué fue lo que más le afectó?

Figura 17

Pregunta 12 – Representación gráfica de la respuesta



Fuente: Elaboración propia, 2022.

Para el análisis de la pregunta 12, se observa que lo que más le afectó en su operación a causa de la guerra en Ucrania fue la escasez de materia prima y la logística de importación, siguiente fue el alza del precio de los combustibles sólidos (gasolina, diésel) y la cadena de suministro, por último, se eligió la inflación.

Tabla 28 - Pregunta 13

Pregunta 13 – Distribución nominal de la respuesta

Persona	Sí	No
Respuesta	1	

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 13. ¿Considera usted buenos los tratados de libre comercio?

El Gerente de la empresa considera que sí son buenos los tratados de libre comercio.

Tabla 29 - Pregunta 14

Pregunta 14 – Distribución nominal de la respuesta

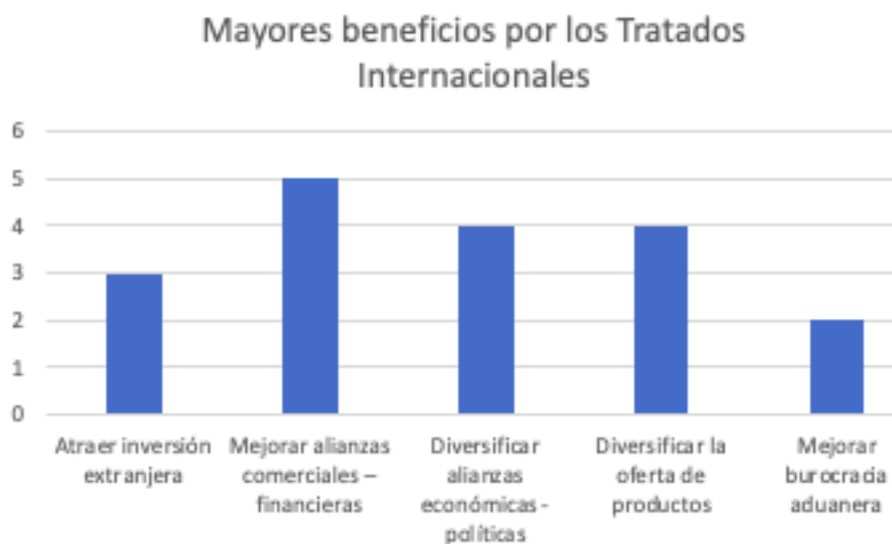
Opciones	5	4	3	2	1
Atraer inversión extranjera			1		
Mejorar alianzas comerciales – financieras	1				
Diversificar alianzas económicas - políticas		1			
Diversificar la oferta de productos		1			
Mejorar burocracia aduanera				1	

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 14. ¿Cuál cree usted que son los mayores beneficios de un Tratado Internacional?, del 1 al 5, siendo 5 el mayor y 1 el menor.

Figura 18

Pregunta 14 – Representación gráfica de la respuesta



Fuente: Elaboración propia, 2022.

Para el análisis de la pregunta 14, se observa que el mayor beneficio por parte de un Tratado Internacional sería mejor las alianzas comerciales – financieras entre los países, como segunda

importancia se tiene la diversificación de las alianzas económicas – políticas y también la diversidad en la oferta de los productos, como tercero está la atracción de inversión extranjera y como último mejorar la burocracia aduanera.

Tabla 30 - Pregunta 15

Pregunta 15 – Distribución nominal de la respuesta

Persona	Sí	No
Respuesta	1	

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 15. ¿Cree usted, si el país aumentara las importaciones, el país podría estar mejor?

El Gerente de la empresa considera que sí podría mejorar la perspectiva macroeconómica del país si se aumentaran la cantidad de importaciones.

Tabla 31 - Pregunta 16

Pregunta 16 – Distribución nominal de la respuesta

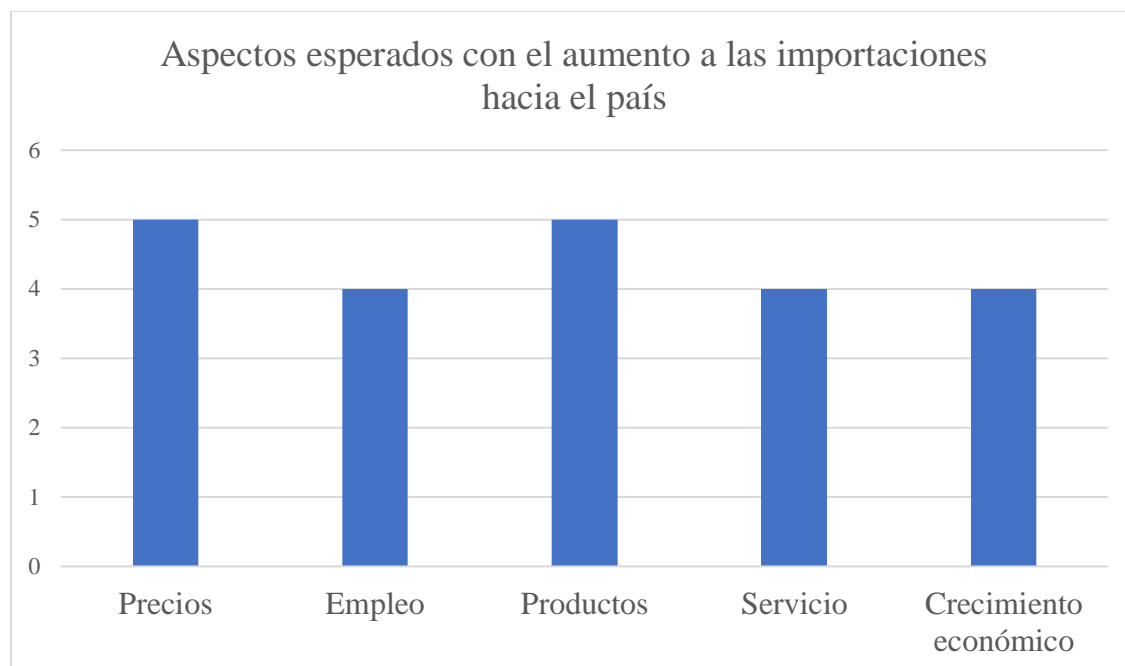
Opciones	5	4	3	2	1
Precios	1				
Empleo		1			
Productos	1				
Servicio		1			
Crecimiento económico		1			

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 16. Con base a la pregunta anterior, del 1 al 5, siendo 5 el mayor y el 1 menor, ¿De qué manera podría mejorar?

Figura 19

Pregunta 16 – Representación gráfica de la respuesta



Fuente: Elaboración propia, 2022.

Para el análisis de la pregunta 16, se observa que al aumentar las importaciones se mejorarían los precios y los productos disponibles hoy en día en el mercado, y después se esperaría un incremento en empleabilidad, mejor servicio y mayor crecimiento económico.

Tabla 32 - Pregunta 17

Pregunta 17 – Distribución nominal de la respuesta

Persona	Sí	No
Respuesta		1

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 17. ¿Cree usted que hay algún otro método de transporte mejor que un contenedor?

La respuesta marcada fue un no, el Gerente no considera que exista algún otro método para transportar material de carga pesada de hierro o acero.

Tabla 33 - Pregunta 18

Pregunta 18 – Distribución nominal de la respuesta

Respuesta	No para marítimo
-----------	------------------

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 18. Con base a la pregunta anterior, ¿Mencione una mejor alternativa?

No existe una mejor alternativa para transporte de carga pesada a través de los ríos, mares y océanos del mundo.

Tabla 34 - Pregunta 19

Pregunta 19 – Distribución nominal de la respuesta

Persona	Sí	No
Respuesta	1	

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 19. ¿Considera usted que sigue difícil la cadena de suministro a nivel mundial?

El Gerente general respondió que sí, sigue difícil la situación actual sobre la cadena de suministro a nivel mundial.

Tabla 35 - Pregunta 20

Pregunta 20 – Distribución nominal de la respuesta

Persona	Sí	No
Respuesta	1	

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta 20. ¿Considera usted que el 2023, será mejor?

El Gerente general respondió a que sí espera a que acontezca un mejor 2023.

CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

Objetivo general

Analizar las consecuencias de la crisis de los contenedores para la empresa Fabel durante los años 2020 – 2022.

- Se concluye que efectivamente la empresa sufrió a causa de la escasez de contenedores que abastecen hoy en día el comercio internacional, ya que sus clientes comenzaron a especular sobre el suministro e inventarios de las piezas a base de hierro y acero provenientes de China, es por eso por lo que aumentaron la demanda sobre las capacidades de volumen en un 20% a 50% más de carga que debía ser transportada hasta Puerto Caldera, y que se igualaba al mismo comportamiento por otras empresas a nivel mundial.

Objetivos específicos

Conocer los reportes de ventas de la empresa Fabel antes del 2020 previo a la pandemia.

- Se concluye que previo al 2020, los precios en el mercado sobre los contenedores de 40 pies se encontraba estables entre los \$2,500 a \$3,500 por flete marítimo con pequeñas fluctuaciones sobre los precios, los precios de las materias primas se mantuvieron normal, y la cadena de suministro se encontraba estable, sino fue que durante el 2020 ocurren cambios en el aspecto mundial, lo que hizo comenzar el principio de la escasez de contenedores en los puertos de Asia, para trasladar la mercadería hacia los otros destinos del mundo como América y Europa.
- Se concluye que la empresa Fabel es una empresa consolidada en el mercado, ya que ha operado desde hace cuarenta años con importaciones de materiales de construcción, teniendo una clientela bastante amplia y extensa, y que demuestra unas finanzas estables para el año 2019, con varios pedidos de los diferentes clientes generando pedidos mes a mes, importando al país volúmenes de carga mayor a 100 toneladas.

Observar las consecuencias generadas por la crisis de los contenedores durante el año 2020 hasta el primer semestre del 2022.

- Se concluye que efectivamente la escasez de los contenedores tuvo repercusiones con las importaciones a nivel mundial, y sobre todo en nuestro tema de estudio en la ruta comercial entre China y Costa Rica, en donde se vio además afectada por diferentes factores como el alza de los fletes marítimos mundiales, ya que aumentaron hasta llegar a un récord registrado de \$20,000 dólares estadounidense. Mayores plazos de entrega ya que previo se tardaba en llegar un contenedor en aproximadamente un mes, y lo que vino a resultar la crisis es que llegaron a tardar hasta 3 meses en llegar la mercadería, es decir, que el tiempo se prolongó más de lo habitual por la disponibilidad que había de navieras en el momento.
- Se concluye que como consecuencia de las noticias que se obtenían de diferentes medios de comunicación era sobre la escasez de contenedores a nivel mundial, lo que generó que las empresas adoptaran diferentes rutas de operación a las habituales, debido a esta crisis mundial. Como medida de mediar al problema, optaron por incrementar sus órdenes en un 20% a 50% en promedio, lo que generó mayor demanda agregada a la situación y por consiguiente saturando aun así más la cadena de

suministro mundial, pero en particular la ruta entre estos dos países, ya que, al aumentar los pedidos disminuye la capacidad de cargamento para otros artículos. Y si otros artículos también incrementaron la demanda para afrontar de la misma manera el problema, lo que generó un revés a lo que se requería.

Situar a la empresa Fabel durante el primer semestre del año 2022 a causa de la crisis de los contenedores y la guerra en Ucrania.

- Se concluye que la empresa Fabel soportó los problemas afrontados en los años previos al 2022, las empresas tuvieron que afrontar montos superiores a los normales por el incremento en los fletes marítimos, por lo que previo a la crisis rondaban los \$2,500 a \$3,500 dólares por contenedor de 40 pies hasta pagar \$20,005 dólares, y de aumentar la cantidad de pedidos realizados, generando una mayor demanda real a lo que había. El alza a los combustibles también hizo réplica sobre los precios que tuvieron que pagar, lo que generó todo en un incremento en el precio final del producto, o, sino que mantenían el mismo precio, pero encogieron la cantidad en la presentación de los productos.
- Se concluye que Ucrania es un país productor de acero y ayuda a satisfacer la demanda de éste a nivel mundial, lo cual se vió afectado por la invasión del ejército ruso, ya que tuvieron que detener la producción de los diferentes componentes y derivados que se generan del acero, los cuales son de suma importancia para clientes latinoamericanos, lo que generó sin oferta a estos clientes. Estas empresas por necesidad de satisfacer las necesidades de demanda interna de cada país y sobre todo Costa Rica, tuvieron que realizar pedidos a las fábricas de acero en China, generando una mayor demanda para los chinos de los habitual, atrasando así los pedidos regulares que en promedio duraban hasta el triple que el período de espera, y afectaban la operación como las de la empresa Fabel.

Recomendaciones

A partir de las conclusiones determinadas anteriormente, surgen las siguientes recomendaciones dirigidas a las empresas importadoras:

- En casos de crisis, no entrar en desesperación o actuar irracionalmente, ya que genera más crisis. Se debería de mantener la calma y no sabotear los mercados mundiales, ya que cambios tan abruptos como los vividos aceleran la inflación.

- Planificar mejor el inventario requerido para las operaciones, si bien un inventario excesivo en los almacenes o bodegas requiere de espacio y supervisión, contemplar diferentes escenarios en casos en el cual una situación similar vuelva a ocurrir, así estar mejor previstos ante la emergencia.
- Insistir en la importancia que son los Tratados Internacionales, ya que permiten mejorar las alianzas comerciales – financieras, lo que permite que los productores nacionales puedan exportar sus productos a otros países del mundo en donde existe un mercado al cual satisfacer.
- Mantener diferentes opciones de navieras para así permitir que realicen cotizaciones y poder escoger la empresa que ofrece el servicio esperado al mejor precio del mercado, ya que pueden existir diferencias desde los \$500 dólares estadounidense en adelante.

REFERENCIAS

- Acosta, M., Salas, L., Jiménez, M. & Guerra, A. (2018). La administración de ventas: Conceptos Claves en el Siglo XXI: Vol. Volumen 34 de Economía. 3Ciencias. https://books.google.es/books?id=pO5MDwAAQBAJ&dq=ventas&lr=&hl=es&source=gbs_navlinks_s
- Alvarado Pilataxi, M. B., y Delgado Chicaiza, J. J. (2022). Complejidades del comercio internacional, análisis de la crisis de los contenedores y sus efectos en el crecimiento económico. Universidad de Guayaquil.
- Arévalo, L. G. (2014). La Alianza Pacífico: geopolítica e integración económica. Revista Vía Iuris, 2014 (No16), pp. 159-172.
- Barleta, E. y Sánchez, R. (2022). Informe Portuario 2021: las primeras señales de recuperación en el transporte marítimo internacional vía contenedores de América Latina y el Caribe. CEPAL. Recuperado a partir de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47901/S2200343_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Barlocci, A., García, C. J., & Suárez, A. (Eds.). (2018). Crisis financieras: Lecciones económicas, regulatorias y éticas para Chile (Spanish Edition). Ediciones Universidad Alberto Hurtado. Recuperado a partir de <https://books.google.co.cr/books?id=suuaDwAAQBAJ&lpg=PP1&pg=PT2#v=onepage&q&f=false>
- Barquero, E., y Rodríguez, R. (2021). Estudio de prefactibilidad para determinar la viabilidad de la importación y venta de alambre de aluminio en el sector pecuario en Costa Rica. Universidad de Costa Rica. Recuperado a partir de <https://www.kerwa.ucr.ac.cr/bitstream/handle/10669/84559/Trabajo%20Final%203.1.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Cárdenas, D. y Sierra, J. (2020). Guía práctica Incoterms y su aplicación en la logística. Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano. Recuperado a partir de <http://hdl.handle.net/20.500.12010/10540>
- Coll, P. (2020). Manual de gestión aduanera. Normativa y procedimiento clave del comercio internacional (4a ed.). ICG Marge, SL. Recuperado a partir de <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=2sXODwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA11&d>

- q=comercio+internacional+concepto&ots=f1u7zwvPuB&sig=tHKtXc5MmasQtCivW1pTYzZAXtg#v=onpage&q=comercio%20internacional%20concepto&f=false
- Corrales, G. (2022, 2 junio). Situación Macro del país. Tormenta Mundial, recesión económica global. YouTube. Recuperado a partir de https://www.youtube.com/watch?v=024gEC_brEQ
- Cubero B., R. (2022, 15 marzo). Impacto económico de la guerra en Ucrania. Banco Central de Costa Rica. Recuperado a partir de https://www.bccr.fi.cr/publicaciones/DocInteres/2022-03-15Webinar-Impacto_economico_de_la_guerra_en_Ucrania.pdf
- de la Hera, M. (2022, 12 julio). Panorama actual del transporte marítimo internacional. Universidad de Valladolid. Recuperado a partir de <https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/54574/TFG-J-401.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Economía Hoy. (2022, 7 junio). Situación Macro del país. Recesión económica en Costa Rica. YouTube. Recuperado a partir de <https://www.youtube.com/watch?v=Xi7s7YMDh1w>
- Eslava Sarmiento, A. (2019). Logística de transporte de mercancías en contenedores marítimos (Primera edición, Vol. M03). Ediciones de la U. Recuperado a partir de <https://books.google.co.cr/books?id=VTSjDwAAQBAJ&lpg=PA1&pg=PA4#v=onpage&q&f=false>
- Gallaud, E. (2015). Manual práctico para escribir una tesis. Alianza Editorial. Recuperado a partir de <https://pdfcoffee.com/download/manual-practico-para-escribir-una-tesis-2-pdf-free.html>
- Giménez, A., Ferrer, J. y Bonet, A. (2020). Organización y gestión del comercio internacional (2a ed.). Editorial Universitat Politècnica de València. Recuperado a partir de https://gdocu.upv.es/alfresco/service/api/node/content/workspace/SpacesStore/b80b50c6-5e5e-4b22-8ccf-1c2efa16dbfd/TOC_0689_04_02.pdf?guest=true
- Gómez Paz, A. y Sánchez, R. J. (2021). Conexiones de carga marítima entre Asia y el Pacífico y América Latina: análisis de fletes de transporte, sus determinantes y restricciones. En Documentos de Proyectos (LC/TS.2021/17), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Organización de la Naciones Unidas. Recuperado a partir de

- https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46744/S2000949_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Hernández, R., y Mendoza, C. (2018). Metodología De La Investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta (1a ed.). McGraw-Hill. Recuperado a partir de <http://repositorio.uasb.edu.bo/handle/54000/1292>
- Hernández, R. F. (2020). Relaciones y perspectivas de la entrada de Costa Rica a la Alianza del Pacífico. Dialnet. Recuperado a partir de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7689768>
- Herreros, S. (2019). La regulación del comercio electrónico transfronterizo en los acuerdos comerciales: algunas implicaciones de política para América Latina y el Caribe, serie Comercio Internacional, N° 142 (LC/TS.2019/42. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Recuperado a partir https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44667/S1900451_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Instituto Europeo de Posgrado. (2018, 27 agosto). Qué es un tratado internacional de comercio - Instituto Europeo de Posgrado. Instituto Europeo de Posgrado. Recuperado a partir <https://www.iep.edu.es/tratado-internacional-comercio-que-es/>
- Legis, E. D. R. (2021, 24 noviembre). Cuáles son los productos que importa Colombia. Recuperado a partir de <https://blog.legis.com.co/comercio-exterior/cuales-son-los-productos-que-importa-colombia>
- Ministerio de Comercio Exteriores. (2022). Tratados vigentes de libre comercio para Costa Rica. Recuperado a partir de <https://www.comex.go.cr/Tratados>
- Organización de Estados Americanos (OEA). (2022). Acuerdos comerciales por países - Información sobre Costa Rica. Recuperado a partir de http://www.sice.oas.org/ctyindex/cri/CRIAgreements_s.asp
- Padilla Mocha, E. D., y Villón Zambrano, G. P. (2020). Análisis de las crisis marítimas y sus afectaciones en los servicios portuarios del Ecuador durante el año 2020. Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. Recuperado a partir de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/18081>
- Pereyra, D. M. (2015). Librecomercio vs. Proteccionismo: un debate desde la teoría del comercio internacional. Revista De Investigación Del Departamento De Humanidades Y Ciencias

- Sociales, 1(7), 65-88. Universidad Nacional de La Matanza. Recuperado a partir de <https://rihumso.unlam.edu.ar/index.php/humanidades/article/view/70>
- Pérez, J. O. (2020). Análisis de estados financieros: Fundamentos, análisis prospectivo e interpretación bajo distintas perspectivas (1.a ed.). Editorial Universidad Católica de Córdoba. Recuperado a partir de <https://books.google.co.cr/books?id=x-72DwAAQBAJ&lpg=PA1&dq=estados%20financieros&pg=PA1#v=onepage&q=estados%20financieros&f=false>
- Pérez M, I., y Víquez C, R. (2020). Eficiencia y profundidad del sistema financiero costarricense y su efecto sobre el crecimiento económico. Universidad Nacional de Costa Rica.
- PROCOMER. (2022). Acuerdos comerciales. COMEX. Recuperado a partir de <https://www.procomer.com/wp-content/uploads/Acuerdos-comerciales.pdf>
- Rodríguez V., J. de. J. (2010). Crisis económicas. Definiciones, metodología y comparación histórica | Dimensión Económica. Recuperado a partir de <https://revistas.unam.mx/index.php/rde/article/view/19312>
- Roura, A. (2021, 15 septiembre). Qué es la crisis de los contenedores y cómo está afectando al comercio mundial y a tu bolsillo. BBC News Mundo. Recuperado a partir de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-58558860>
- Sánchez, R. (2018), La formación de precios en el transporte marítimo de contenedores de exportación y el rol de las expectativas. Pontificia Universidad Católica Argentina -UCA-
- Sánchez R. y Wilmsmeier G. (2017), Port Management Implications from Economies of Scale in the Liner Container Shipping Industry; chapter in Stephen Pettit, Anthony Beresford: Port Management - Cases in Port Geography, Operations and Policy. Kogan Page. UK.
- Sánchez, R. y Weikert, F. (2020). Logística Internacional Postpandemia: Análisis de la Industria Aérea y la de Transporte Marítimo de Contenedores. ECLAC.
- Sistema de la Integración Centroamericana (SICA). (2022, 12 septiembre). Estadísticas Portuarias 2021 - COCATRAM. www.cocatram.org.ni. Recuperado a partir de https://issuu.com/cocatram/docs/estadisticas_portuarias_2021_cocatram
- Soler, D. (2022, 20 abril). Guía práctica de las reglas Incoterms 2020. Derechos y obligaciones sobre las mercancías en el comercio internacional. Marge Books.

- Vargas Solano, J. (2018). Propuesta de un sistema de rentabilidad financiera y evaluación de estrategias para la optimización del flujo de caja para la empresa Vegetales Fresquita S.A. Universidad de Costa Rica.
- Wilmsmeier G. y Martínez-Zarzoso I. (2010), Determinants of Maritime Transport Costs. A Panel Data Analysis for Latin American Trade Transportation Planning and Technology · June 2008.
- World Container Index - Infogram. (s. f.). Recuperado a partir de <https://infogram.com/world-container-index-1h17493095xl4zj>

APÉNDICE

Apéndice A: Instrumento de la investigación

Cuestionario

PRIMERA PARTE. Se presentan una serie de preguntas propias para el entrevistado.

1. ¿Qué puesto tiene en la empresa?

Respuesta breve:

2. ¿Cuántos años lleva trabajando en la empresa?

Respuesta breve:

3. ¿Posee más de 50 clientes en su cartera?

- Sí
- No

4. El domicilio de sus clientes ¿es exclusivamente costarricense?

- Sí
- No

5. ¿Realiza usted importaciones mensuales?

- Sí
- No

6. ¿Cuántas toneladas de peso se importan aproximadamente en un mes?

- 0 – 10 toneladas
- 10 – 50 toneladas
- 50 – 100 toneladas
- 100 o más toneladas

7. ¿Se vió afectada su operación por la escasez de contenedores a nivel mundial?

- Sí
- No

8. Con base a la pregunta anterior, del 1 al 5 siendo 5 el mayor y 1 el menor, ¿Qué fue lo que más le afectó?

	5	4	3	2	1
Costo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tiempo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Materia prima	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fletes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Navieras	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9. ¿Aumentaron los clientes el número de pedidos debido a la información que circulaba sobre la crisis de contenedores?

- Sí
 No

10. Con base a la pregunta anterior, seleccione un aproximado sobre el aumento en la demanda de los pedidos hechos por los clientes.

- 0% – 5%
 5% – 20%
 20% – 50%
 %50 o más

11. ¿Le afectó su operación la guerra en Ucrania?

- Sí
 No

12. Con base a la pregunta anterior, del 1 al 5 siendo 5 el mayor y 1 el menor, ¿Qué fue lo que más le afectó?

	5	4	3	2	1
Escasez de materia prima	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Alza del precio de combustibles sólidos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cadena de suministro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Logística de importación	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Inflación	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

13. ¿Considera usted buenos los tratados de libre comercio?

- Sí
- No

14. ¿Cuál cree usted son los mayores beneficios de un Tratado Internacional?
Selecciones del 1 al 5, siendo 5 el mayor y 1 como el menor

	5	4	3	2	1
Atraer inversión extranjera	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mejorar alianzas comerciales - financieras	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diversificar alianzas económicas - políticas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diversificar la oferta de productos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mejorar burocracia aduanera	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

15. ¿Cree usted, si el país aumentara las importaciones, el país podría estar mejor?

- () Sí
() No

16. Con base a la pregunta anterior, del 1 al 5 siendo 5 el mayor y 1 el menor, ¿De qué manera podría mejorar?

	5	4	3	2	1
Precios	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Empleo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Productos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Servicio	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Crecimiento económico	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17. ¿Cree usted que haya algún otro método de transporte mejor que un contenedor?

- Sí
 No

18. Con base a la pregunta anterior, ¿Mencione una mejor alternativa?

Respuesta breve:

19. ¿Considera usted que sigue difícil la cadena de suministro a nivel mundial?

- Sí
 No

20. ¿Considera usted que el 2023, será mejor?

- Sí
 No

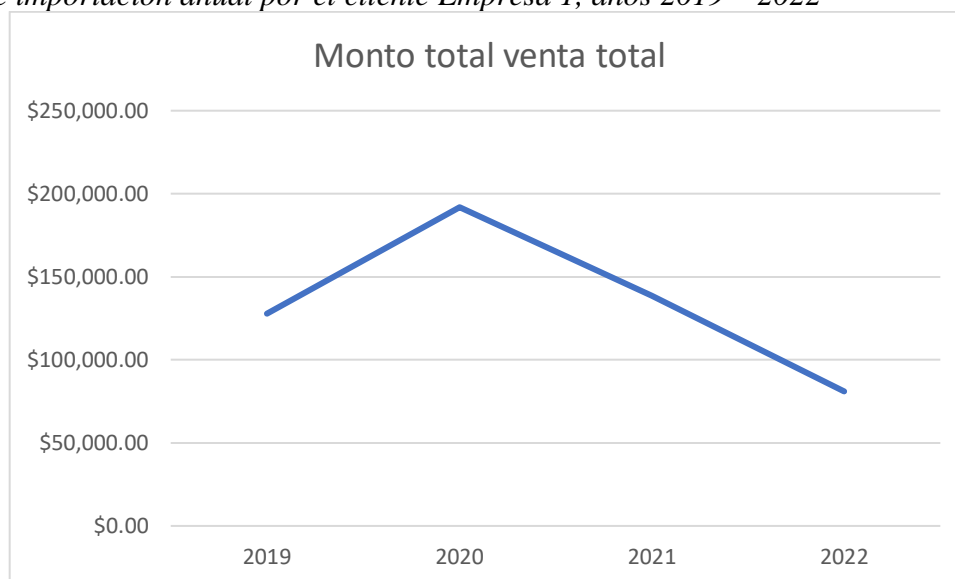
Apéndice B: Información financiera de la empresa año con año

PRIMERA PARTE. Se presentan los diferentes resultados obtenidos por las compras realizadas por el cliente Empresa 1.

Empresa 1

Figura 16

Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 1, años 2019 – 2022



Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)

Tabla 37

Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 1, años 2019 – 2022

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden	Total anual
7/1/19	Empresa 1	Cerraduras	\$ 26.896,08	
7/1/19	Empresa 1	Tiros	\$ 15.038,38	
9/6/19	Empresa 1	Cedazo	\$ 17.830,38	
9/6/19	Empresa 1	Tiros	\$ 14.016,00	
9/6/19	Empresa 1	Cerraduras	\$ 24.816,72	
12/4/19	Empresa 1	Cerraduras	\$ 29.261,00	\$ 127.858,56

Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)

Tabla 38

Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 1, años 2019 – 2022

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden	Total anual
20/1/20	Empresa 1	Cerraduras	\$ 29.242,00	
20/1/20	Empresa 1	Tiros	\$ 14.717,00	
17/3/20	Empresa 1	Cerraduras	\$ 29.177,28	
7/8/20	Empresa 1	Cedazo	\$ 9.399,00	
17/8/20	Empresa 1	Cerraduras	\$ 23.772,24	
17/8/20	Empresa 1	Tiraderas	\$ 20.070,00	
25/8/20	Empresa 1	Cedazo	\$ 13.603,00	
15/10/20	Empresa 1	Cedazo	\$ 15.903,00	
20/11/20	Empresa 1	Cerraduras	\$ 25.172,40	

20/11/20	Empresa 1	Fulminantes	\$ 16.231,10	
20/11/20	Empresa 1	Cedazo	\$ 17.174,40	
8/12/20	Empresa 1	Cerraduras	\$ 32.614,80	
8/12/20	Empresa 1	Cedazo	\$ 17.930,40	\$ 191.870,34

Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)

Tabla 39

Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 1, años 2019 – 2022

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden	Total anual
15/1/21	Empresa 1	Cerraduras	\$ 32.999,04	
15/1/21	Empresa 1	Cerraduras	\$ 26.255,28	
15/1/21	Empresa 1	Tiros	\$ 15.709,97	
1/4/21	Empresa 1	Cedazo	\$ 10.618,44	
19/4/21	Empresa 1	Clavos de acero	\$ 9.645,21	
12/5/21	Empresa 1	Cerraduras	\$ 28.137,45	
11/8/21	Empresa 1	Cerraduras	\$ 31.429,00	
18/8/21	Empresa 1	Cedazo	\$ 21.933,43	
9/9/21	Empresa 1	Cerraduras	\$ 24.667,20	
15/11/21	Empresa 1	Cerraduras y tiros	\$ 12.065,50	\$ 138.496,23

Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)

Tabla 40

Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 1, años 2019 – 2022

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden	Total anual
16/1/22	Empresa 1	Cerraduras	\$ 1.566,00	
16/1/22	Empresa 1	Tiros	\$ 25.174,00	
10/2/22	Empresa 1	Power Shots	\$ 24.709,50	
8/3/22	Empresa 1	Cerraduras y clavos	\$ 9.399,30	
8/4/22	Empresa 1	Cerraduras y clavos	\$ 14.566,24	
9/5/22	Empresa 1	Cerraduras y clavos	\$ 32.321,18	\$ 80.996,22

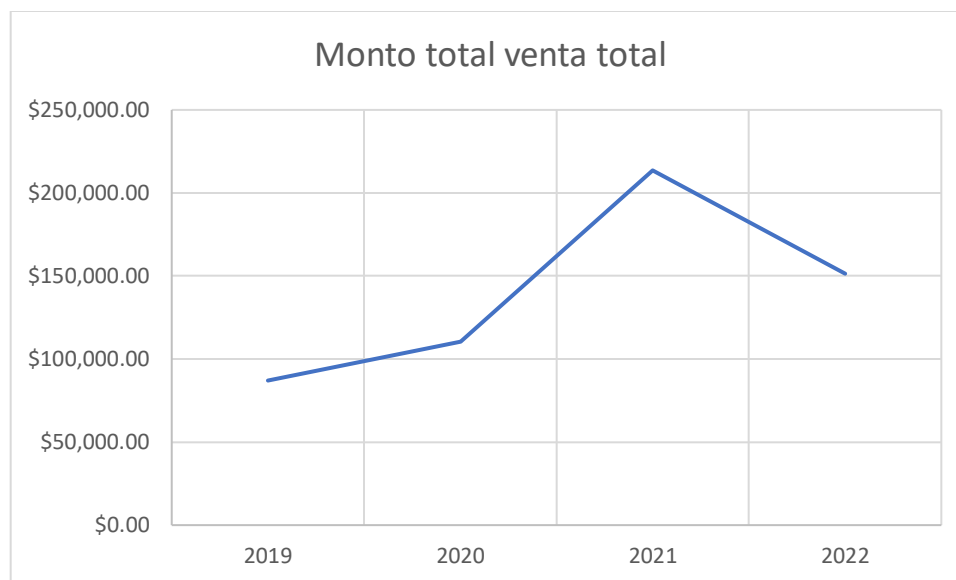
Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)

SEGUNDA PARTE. Se presentan los diferentes resultados obtenidos por las compras realizadas por el cliente Empresa 2.

Empresa 2

Figura 17

Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 2, años 2019 – 2022



Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)

Tabla 41

Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 2, años 2019 – 2022

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden	Total anual
18/4/19	Empresa 2	Cable de acero	\$ 3.347,80	
18/4/19	Empresa 2	Cable de acero	\$ 8.240,75	
24/5/19	Empresa 2	Cable de acero	\$ 12.652,00	
28/6/19	Empresa 2	Cable de acero	\$ 9.676,89	
21/8/19	Empresa 2	Cable de acero	\$ 1.787,50	
23/9/19	Empresa 2	Cable de acero	\$ 14.502,75	
23/9/19	Empresa 2	Cable de acero	\$ 1.976,79	
9/10/19	Empresa 2	Cable de acero	\$ 18.757,60	
2/12/19	Empresa 2	Cable de acero	\$ 16.119,39	\$ 87.061,47

Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)

Tabla 42

Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 2, años 2019 – 2022

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden	Total anual
8/1/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 9.633,29	
14/1/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 9.257,36	
27/2/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 9.868,00	
23/3/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 6.255,55	
20/4/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 4.532,30	
28/4/20	Empresa 2	Escaleras Gayner	\$ 8.495,17	

15/6/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 4.941,00	
23/6/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 2.975,00	
10/7/20	Empresa 2	Varios	\$ 5.504,40	
28/8/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 8.507,66	
23/10/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 12.233,55	
23/10/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 3.483,51	
3/12/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 8.681,06	
14/12/20	Empresa 2	Escaleras Gayner	\$ 3.866,98	
24/12/20	Empresa 2	Cable de acero	\$ 12.148,80	\$ 110.383,63

Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)

Tabla 43

Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 2, años 2019 – 2022

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden	Total anual
2/2/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 16.263,42	
2/4/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 9.543,54	
26/4/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 5.156,00	
30/4/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 4.692,27	
5/5/21	Empresa 2	Gayner	\$ 4.050,30	
27/5/21	Empresa 2	Gayner	\$ 2.827,00	
1/7/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 7.426,60	
6/7/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 35.857,81	
14/7/21	Empresa 2	Gayner	\$ 4.475,89	
1/8/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 38.375,56	
9/8/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 12.246,53	
18/8/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 13.495,43	
26/8/21	Empresa 2	Gayner	\$ 5.305,96	
5/10/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 37.198,68	
1/12/21	Empresa 2	Gayner	\$ 6.033,46	
1/12/21	Empresa 2	Cable de acero	\$ 10.616,01	\$ 213.564,46

Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)

Tabla 44

Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 2, años 2019 – 2022

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden	Total anual
14/2/22	Empresa 2	Varios	\$ 15.832,41	
16/2/22	Empresa 2	Handy Gayner	\$ 5.439,38	
28/3/22	Empresa 2	Cable de acero	\$ 5.140,00	
4/3/22	Empresa 2	Cable de acero	\$ 49.215,00	

4/3/22	Empresa 2	Gayner	\$ 4.447,48	
28/6/22	Empresa 2	Cable de acero	\$ 21.142,00	
11/7/22	Empresa 2	Gayner	\$ 3.056,00	
4/8/22	Empresa 2	Cable de acero	\$ 3.396,40	
8/10/22	Empresa 2	Cable de acero	\$ 43.893,95	\$ 151.562,62

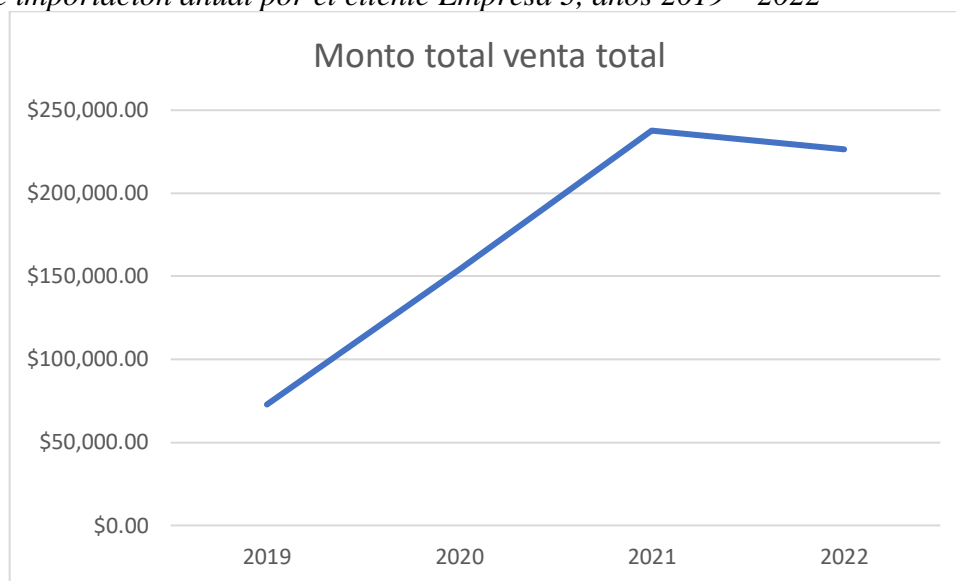
Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)

TERCERA PARTE. Se presentan los diferentes resultados obtenidos por las compras realizadas por el cliente Empresa 3.

Empresa 3

Figura 18

Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 3, años 2019 – 2022



Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)

Tabla 45

Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 3, años 2019 – 2022

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden	Total anual
6/3/19	Empresa 3	Chumaceras y cadenas	\$ 11.599,70	
18/8/19	Empresa 3	Varios	\$ 17.538,29	
27/8/19	Empresa 3	Hsing Kwo rubber	\$ 6.558,00	
17/9/19	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 4.984,00	
10/11/19	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 5.005,00	
9/11/19	Empresa 3	Heca Motoreducers	\$ 27.120,00	\$ 72.804,99

Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)

Tabla 46*Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 3, años 2019 – 2022*

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden	Total anual
13/3/20	Empresa 3	Hsing Kwo rubber	\$ 6.558,00	
30/3/20	Empresa 3	Bandas	\$ 30.425,76	
14/4/20	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 10.548,20	
23/4/20	Empresa 3	Sprockets	\$ 9.950,65	
16/6/20	Empresa 3	Cajas	\$ 19.424,80	
8/6/20	Empresa 3	Chumaceras	\$ 6.630,30	
25/8/20	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 7.992,00	
24/9/20	Empresa 3	Varios	\$ 26.792,04	
1/10/20	Empresa 3	Abrazaderas	\$ 8.837,00	
12/11/20	Empresa 3	Rough Top	\$ 8.210,00	
18/11/20	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 5.926,59	
24/11/20	Empresa 3	Banda de transmisión	\$ 12.837,00	\$ 154.132,34

Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)

Tabla 47*Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 3, años 2019 – 2022*

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden	Total anual
2/4/21	Empresa 3	Reductores y cangilones	\$ 10.366,83	
2/9/21	Empresa 3	Bandas verdes	\$ 2.274,00	
5/5/21	Empresa 3	Varios	\$ 45.446,97	
10/5/21	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 7.897,81	
10/5/21	Empresa 3	Sprockets	\$ 9.878,00	
10/5/21	Empresa 3	Cajas y bandas	\$ 39.479,24	
18/6/21	Empresa 3	Rough Top	\$ 9.712,00	
22/7/21	Empresa 3	Cajas	\$ 25.293,40	
8/7/21	Empresa 3	Cajas	\$ 7.145,00	
6/9/21	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 11.986,25	
13/10/21	Empresa 3	Sprockets	\$ 5.797,00	
13/10/21	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 4.590,00	
19/10/21	Empresa 3	Banda de PVC	\$ 14.075,00	
19/10/21	Empresa 3	Cajas	\$ 10.162,00	
18/11/21	Empresa 3	Rough Top	\$ 10.680,00	
12/11/21	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 7.097,00	
12/11/21	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 15.840,00	\$ 237.720,50

Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)

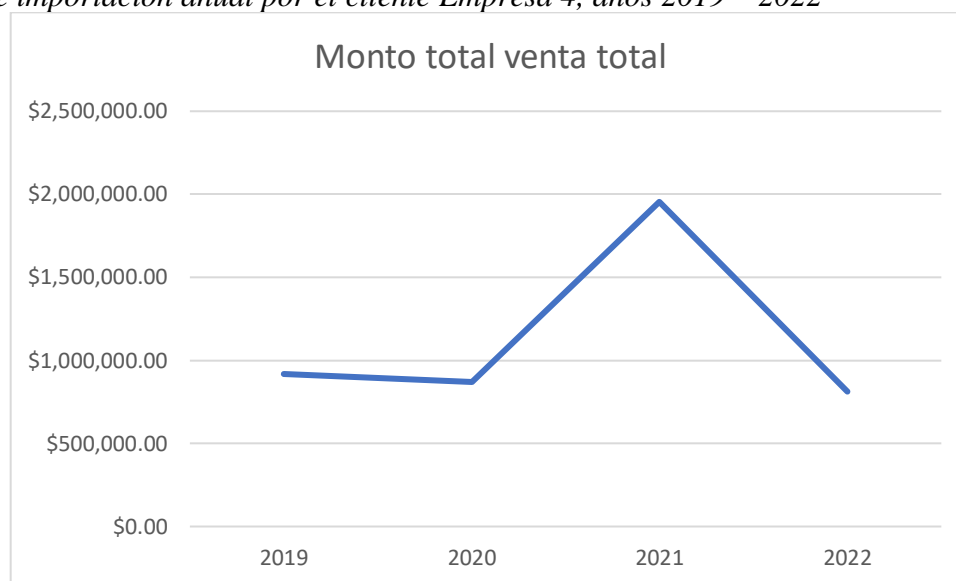
Tabla 48*Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 3, años 2019 – 2022*

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden	Total anual
1/2/22	Empresa 3	Rough Top	\$ 10.680,00	
2/2/22	Empresa 3	Guindola	\$ 10.569,00	
1/6/22	Empresa 3	Varios	\$ 58.526,58	
6/7/22	Empresa 3	Sprockets	\$ 14.367,80	
23/8/22	Empresa 3	Cadena Maxtop	\$ 8.287,50	
18/9/22	Empresa 3	Cajas reductoras	\$ 25.509,85	
21/9/22	Empresa 3	Motores Weg	\$ 98.702,45	\$ 226.643,18

Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)

CUARTA PARTE. Se presentan los diferentes resultados obtenidos por las compras realizadas por el cliente Empresa 4.

Empresa 4

Figura 19*Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 4, años 2019 – 2022*

Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)

Tabla 49*Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 4, años 2019 – 2022*

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden	Total anual
22/5/19	Empresa 4	Láminas OPVC	\$ 84.539,00	

1/6/19	Empresa 4	Rieles de portón	\$ 25.857,10	
5/6/19	Empresa 4	Pernos y tuercas	\$ 37.445,26	
5/6/19	Empresa 4	Varios	\$ 111.898,45	
16/7/19	Empresa 4	Panas pantry	\$ 11.285,68	
16/7/19	Empresa 4	Láminas inox	\$ 7.900,44	
23/7/19	Empresa 4	PVC tablilla	\$ 60.838,01	
29/7/19	Empresa 4	Accesorios de tubería HG	\$ 15.454,97	
23/10/19	Empresa 4	Varios	\$ 32.428,20	
1/11/19	Empresa 4	PVC Jenny	\$ 111.754,89	
26/11/19	Empresa 4	Varios	\$ 71.961,86	
5/12/19	Empresa 4	Varios	\$ 137.548,64	
5/12/19	Empresa 4	Rieles	\$ 20.688,98	
10/12/19	Empresa 4	PVC tablilla	\$ 91.432,82	
10/12/19	Empresa 4	Láminas inox	\$ 9.878,64	
16/12/19	Empresa 4	Láminas de PVC y Policarbonato	\$ 79.310,00	
19/12/19	Empresa 4	Chumaceras	\$ 9.024,60	\$ 919.247,54

Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)

Tabla 50

Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 4, años 2019 – 2022

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden	Total anual
20/2/20	Empresa 4	Tiros	\$ 4.035,64	
30/3/20	Empresa 4	Máscaras	\$ 5.088,00	
16/4/20	Empresa 4	Láminas de acero Inox	\$ 14.492,24	
16/4/20	Empresa 4	Accesorios galvanizados	\$ 14.994,90	
16/4/20	Empresa 4	Tablilla de PVC	\$ 176.296,40	
27/5/20	Empresa 4	Rieles	\$ 19.118,82	
27/5/20	Empresa 4	Angulares	\$ 11.799,20	
27/5/20	Empresa 4	Varios	\$ 90.839,51	
1/6/20	Empresa 4	Estaño	\$ 13.602,40	
1/6/20	Empresa 4	Fumigadoras	\$ 12.990,88	
1/6/20	Empresa 4	Mascarillas	\$ 6.900,00	
1/6/20	Empresa 4	Guantes de plástico	\$ 4.165,00	
24/6/20	Empresa 4	Face Shield	\$ 3.479,00	
24/6/20	Empresa 4	Escaleras	\$ 4.569,25	
24/6/20	Empresa 4	Face Shield	\$ 7.477,40	
28/6/20	Empresa 4	Sillas Don Donaldo	\$ 11.603,20	
10/7/20	Empresa 4	Arandelas y tornillos	\$ 37.299,29	
18/8/20	Empresa 4	Láminas PVC y Poli	\$ 48.203,21	

25/8/20	Empresa 4	Válvulas	\$ 9.873,50	
12/9/20	Empresa 4	Rieles	\$ 6.695,36	
17/9/20	Empresa 4	Varios	\$ 40.115,03	
17/9/20	Empresa 4	Varios	\$ 54.356,19	
17/9/20	Empresa 4	Estaño	\$ 17.435,37	
1/10/20	Empresa 4	Láminas PVC	\$ 192.627,62	
13/10/20	Empresa 4	Láminas de acero Inox	\$ 10.270,40	
29/10/20	Empresa 4	Chumaceras	\$ 12.908,33	
16/11/20	Empresa 4	Machuelo, panas, tiros	\$ 36.833,50	\$ 868.069,64

Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)

Tabla 51

Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 4, años 2019 – 2022

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden	Total anual
21/2/21	Empresa 4	Válvulas	\$ 36.537,68	
2/3/21	Empresa 4	Láminas Inox	\$ 13.034,00	
3/3/21	Empresa 4	Láminas PVC	\$ 133.857,39	
7/3/21	Empresa 4	Fiber glass mesh	\$ 5.243,78	
11/3/21	Empresa 4	Herramientas agrícolas	\$ 45.971,31	
1/4/21	Empresa 4	Chumaceras	\$ 28.813,07	
1/4/21	Empresa 4	Angulares	\$ 28.224,00	
8/4/21	Empresa 4	Pipe fittings	\$ 38.081,00	
16/4/21	Empresa 4	Serpentina de seguridad	\$ 78.524,46	
19/4/21	Empresa 4	Estaño	\$ 31.910,76	
20/4/21	Empresa 4	Tiros	\$ 17.452,23	
20/4/21	Empresa 4	Rieles y carritos	\$ 59.687,88	
22/4/21	Empresa 4	Varios	\$ 260.947,30	
22/4/21	Empresa 4	Nylon cuerdas	\$ 45.438,09	
22/4/21	Empresa 4	Copper rods	\$ 25.913,16	
22/4/21	Empresa 4	Seguridad	\$ 49.844,96	
30/4/21	Empresa 4	Varillas, arandelas, etc.	\$ 44.024,60	
3/5/21	Empresa 4	Tornillos hexagonales	\$ 25.172,97	
3/5/21	Empresa 4	Tuercas hexagonales	\$ 15.539,62	
12/5/21	Empresa 4	Lámparas LED	\$ 4.518,78	
14/5/21	Empresa 4	Faroles	\$ 11.468,94	
14/5/21	Empresa 4	Triángulo y teflón	\$ 5.519,36	
23/5/21	Empresa 4	Válvulas	\$ 11.137,70	
1/6/21	Empresa 4	Soldadores	\$ 18.475,94	
25/6/21	Empresa 4	Serpentina de seguridad	\$ 78.524,46	

12/7/21	Empresa 4	Tin bars	\$ 43.500,83	
12/7/21	Empresa 4	Angulares	\$ 34.441,12	
13/7/21	Empresa 4	Palas	\$ 76.075,73	
13/7/21	Empresa 4	Rieles y carritos	\$ 86.064,58	
13/7/21	Empresa 4	Varios	\$ 117.482,40	
13/7/21	Empresa 4	Varios	\$ 95.150,36	
21/7/21	Empresa 4	Masking tape	\$ 4.586,40	
28/7/21	Empresa 4	Luces y lámparas LED	\$ 64.329,00	
7/8/21	Empresa 4	Varios	\$ 129.265,65	
7/8/21	Empresa 4	Arandelas, tornillos y varillas	\$ 60.475,47	
25/9/21	Empresa 4	Válvulas	\$ 45.154,00	
29/9/21	Empresa 4	Cajas EMT	\$ 45.046,00	
12/11/21	Empresa 4	Chumaceras	\$ 39.024,66	\$1.954.459,64

Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)

Tabla 52

Pedidos de importación anual por el cliente Empresa 4, años 2019 – 2022

Fecha	Cliente	Pedido	Total orden	Total anual
4/2/22	Empresa 4	Alambre negro	\$ 49.050,00	
16/3/22	Empresa 4	EMT	\$ 43.293,46	
21/3/22	Empresa 4	Láminas corrugadas	\$ 60.395,64	
31/3/22	Empresa 4	Breakers	\$ 29.655,00	
20/4/22	Empresa 4	Fumigadoras	\$ 18.923,80	
20/4/22	Empresa 4	Rieles de portón	\$ 44.635,08	
20/4/22	Empresa 4	Estaño	\$ 39.057,00	
20/4/22	Empresa 4	Tabilla	\$ 153.631,82	
24/4/22	Empresa 4	Candados	\$ 9.073,33	
25/4/22	Empresa 4	Tubería EMT	\$ 18.139,80	
25/4/22	Empresa 4	Varios	\$ 172.765,87	
11/5/22	Empresa 4	Válvulas	\$ 36.569,29	
4/7/22	Empresa 4	Bridas de inodoro	\$ 6.863,59	
16/8/22	Empresa 4	Cajas EMT	\$ 61.759,60	
30/8/22	Empresa 4	Bombillos	\$ 61.342,12	
14/9/22	Empresa 4	Máscara de soldar	\$ 6.967,80	\$ 812.123,20

Fuente: Elaboración propia. (Con datos obtenidos por la empresa Fabel S.A. de los precios finales anuales en miles de dólares estadounidenses) (2022)