

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS AMÉRICAS
VICERRECTORÍA ACADÉMICA

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

**IMPACTO DEL PLAN MAESTRO PORTUARIO DEL
LITORAL PACÍFICO SOBRE EL SECTOR COMERCIAL
EXPORTADOR COSTARRICENSE, EN EL PRIMER
SEMESTRE 2021**

MODALIDAD DE TESIS PARA OPTAR POR EL GRADO ACADÉMICO DE BACHILLERATO

ESTUDIANTE:

ALLISON CARRILLO AZOFEIFA

TUTORA:

GINA VALERIO CALVO

SEDE ARANJUEZ

JULIO, 2021

INDICE DE CONTENIDOS

Contenido

Carta de aprobación del tutor.....	2
Declaración Jurada	3
Solicitud de defensa.....	5
Carta de revisión del filólogo.....	6
INDICE DE CONTENIDOS	7
Índice de figuras	10
Índice de tablas.....	10
Dedicatoria.....	11
Agradecimientos.....	12
Resumen ejecutivo.....	13
CAPÍTULO I: PROBLEMA	14
Planteamiento del Problema	14
Objetivos	15
Objetivo General	15
Objetivos Específicos.....	15
Justificación	15
Antecedentes	16
Historia.....	16
Antecedentes Internacionales.....	17
Antecedentes Nacionales.....	19
Proyecciones.....	21
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	23
Exportaciones	23
Exportaciones por Puerto Caldera	23
Puerto Caldera	25
Inicios de Puerto Caldera	25
Estructura y capacidad de Puerto Caldera.....	26
Capacidad actual en Puerto Caldera.....	28
Importancia de la modernización	30
Concesión Puerto Caldera	32
FODA Puerto Caldera	34
Sector Exportador Costarricense	35

Importancia del sector exportador para la economía y el país	39
Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico.....	40
Creación del Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico	40
Evaluación de criterios en el Plan.....	43
Ventajas del Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico en Caldera,.....	45
en Costa Rica y en el sector exportador	45
Ventajas del Plan en Puerto Caldera.....	45
Ventajas del Plan en el país y su economía	46
Ventajas del Plan en el sector comercial exportador costarricense.....	46
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO.....	48
Enfoque	48
Método.....	48
Fuentes de información.....	49
Fuente primaria.....	49
Fuente secundaria	49
Muestra	50
Criterios de inclusión y exclusión	51
<i>Criterios de inclusión</i>	51
<i>Criterios de exclusión</i>	52
Categorías de Análisis.....	52
Categoría de Análisis Cualitativo	52
Instrumentos.....	55
Entrevista	55
Análisis de contenido.....	56
Proceso de recolección y análisis de datos.....	56
CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS.....	57
Categoría de análisis 1: Puerto Caldera como punto conector para comercializar mercancías	58
Subcategoría 1: Importancia del Puerto de Caldera.....	58
Subcategoría 2: Ventajas por su posición geográfica.....	61
Subcategoría 3: Situación actual del Puerto de Caldera	64
Subcategoría 4: Exportaciones en la actualidad.....	70
Categoría de análisis 2: Ventajas y riesgos del plan para el sector comercial exportador costarricense	75
Subcategoría 1: Desventajas infraestructurales	75

Subcategoría 2: Aumentos en capacidad infraestructural	78
Subcategoría 3: Inversiones al Puerto	83
Subcategoría 4: Mejora en competitividad	86
Subcategoría 5: Riesgos del plan.....	89
Interpretación de datos.....	94
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	97
Conclusiones	97
Recomendaciones	100
CAPÍTULO VI: PROPUESTA.....	102
Objetivo General	102
Objetivos específicos	102
Propuesta	102
Oportunidad de mejora	102
Estrategia de aprovechamiento.....	103
Referencias.....	107
Anexo.....	111
Entrevista.....	111

Índice de figuras

Figura 1 Volumen de exportaciones Puerto Caldera 2007 - 2017.....	23
Figura 2 Carga embarcada y desembarcada de Puertos.....	24
Figura 3 Puerto Caldera.....	26
Figura 4 Entrada y salida de Puerto Caldera.....	27
Figura 5 Puerto Caldera en colapso.....	28
Figura 6 Capacidad actual de atraque.....	29
Figura 7 Capacidad de Puerto Caldera.....	29
Figura 8 Partes del buque.....	31
Figura 9 Buque Panamax.....	31
Figura 10 Buques graneleros.....	32
Figura 11 Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico.....	41
Figura 12 Opciones del Plan para modernizar Puerto Caldera.....	42
Figura 13 Posibles cambios a realizar en Puerto Caldera.....	43

Índice de tablas

Tabla 1 Servicios de las concesiones.....	33
Tabla 2 FODA Puerto Caldera.....	34
Tabla 3 Productos más exportados de Costa Rica por Regiones.....	35
Tabla 4 Criterios a evaluar.....	44
Tabla 5 Muestra.....	50
Tabla 6 Cualitativo.....	52
Tabla 7 Categorías y subcategorías de análisis.....	58

Dedicatoria

Dedico este trabajo a mi familia por ser el pilar más importante de mi vida, las personas que han estado y acompañado durante todo mi trayecto estudiantil y de vida y por demostrarme siempre su amor y apoyo incondicional, los amo, este logro es dedicado a ustedes.

Agradecimientos

Primeramente, agradezco a Dios por acompañarme todos los días de mi vida, por permitirme cumplir mis metas y sueños. A mi familia, papás, hermanas, a mi príncipe Emiliano, prima y novio por estar día a día en cada proceso de mi vida, apoyándome siempre en todo lo que deseo lograr, por darme los mejores consejos para seguir adelante y culminar mi carrera universitaria, dándome el apoyo suficiente para no decaer cuando todo parecía complicado e imposible.

A mis mejores amigas de la Universidad Dani y Barbie por estar desde que esta etapa llena de aprendizaje inició, en la cual pasamos miles de momentos de estrés y alegrías, terminando uno de los logros más importantes juntas, apoyándonos y agradezco a la vida por ponerme las mejores personas a mi lado y lograr todo esto junto a ellos.

Resumen ejecutivo

En el presente trabajo de investigación se analizan los impactos del plan de inversión del litoral pacífico para el sector exportador costarricense, cuyo enfoque principalmente se acentúa en el problema de infraestructura con que cuenta la terminal de Caldera y la importancia que se les dé a estas mejoras. Esta investigación se basa en un objetivo general y tres específicos; incluso, en uno de ellos se incluye una propuesta, se desarrollan ampliamente y, por medio del análisis se muestran los resultados del presente trabajo. Este trabajo ha incluido un total de 9 entrevistados, los cuales cuentan con el suficiente conocimiento en el área administrativa de la Terminal de Caldera, brindan información valiosa, útil y enriquecedora para la investigación.

Además, se buscó determinar la situación que vive actualmente la Terminal Marítima de Caldera, el colapso con el que cuenta y la urgente necesidad de que se le inyecte una inversión, principalmente en el tema de calados, en salida y entrada del puerto, grúas pórticas, patios, entre otros, los cuales son los que generan los principales problemas en la terminal. Por otro lado, se planteó la importancia que tiene el sector exportador para el país y para la economía del Puerto de Caldera.

Este trabajo de investigación llegó a una de las conclusiones más importantes que se debe destacar: implementar un plan de inversión que sería beneficioso para Costa Rica, porque traería éxito al país, a la economía, y al sector exportador costarricense; se abriría una gran cantidad de oportunidades para el desarrollo comercial exportador e importador consigo, además de las oportunidades laborales para la zona. Es importante y recomendable que el Gobierno de Costa Rica establezca un plan, que genere la inversión para la terminal de Caldera, ya que se encuentra colapsada y los exportadores buscarán otras alternativas para sacar sus mercancías.

CAPÍTULO I: PROBLEMA

Planteamiento del Problema

Caldera es un puerto muy importante para usos comerciales en Costa Rica; por mucho tiempo se ha dado mediante este el intercambio de mercancías entre países, ya sean exportaciones o importaciones; esta terminal marítima cuenta con una gran ventaja que es su posición geográfica en el Océano Pacífico: Funciona como un punto conector debido a que habilita gran cantidad de rutas que resultan favorables para los países que buscan comercializar internacionalmente distintos productos.

Córdoba (2019) señala que con el pasar de los años, se ha venido generando diferentes problemas en el Puerto de Caldera, que impactan gravemente el comercio internacional del país, dentro de estos problemas está el colapso que tuvo Caldera en los últimos años y el cual se veía atrapado en una concesión de 20 años, donde buscaban impedir mejorar la infraestructura de este puerto.

Debido a las razones anteriores y tomando en cuenta que Caldera es uno de los pilares más importantes para el desarrollo del país a nivel comercial y económico, se busca enfocar esta investigación en posibles soluciones como sería establecer el Plan Maestro Portuario Del Litoral Pacífico, donde se trata de ver los posibles impactos de forma positiva, que podría tener la implementación del Plan Maestro, tanto para el sector comercial exportador costarricense como para el puerto en sí.

Por lo que se utilizará fuentes primarias confiables, distintas noticias, entrevistas que se hayan hecho a personas dentro de la misma Sociedad Portuaria de Caldera, los principales creadores de este plan maestro, los exportadores costarricenses, la cámara de comercio, Promotora del Comercio Exterior (PROCOMER), y basándolo en el plan ya creado para esta terminal y, así, fundamentar esta investigación con información y herramientas precisas. Con el fin de responder a esta preocupación nacional, es necesario establecer la siguiente pregunta, cuya respuesta se debe alcanzar a lo largo de esta investigación.

¿Cuál es el impacto del Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico sobre el sector comercial exportador costarricense, en el primer semestre 2021?

Objetivos

Objetivo General

Analizar el impacto del plan maestro portuario del litoral pacífico sobre el sector comercial exportador costarricense, en el primer semestre 2021.

Objetivos Específicos

Definir el Puerto Caldera como punto clave para el sector comercial exportador costarricense.

Identificar las ventajas y los riesgos del plan maestro portuario del litoral pacífico para el sector comercial exportador costarricense, durante el primer semestre 2021.

Proponer una estrategia de aprovechamiento del plan maestro portuario del litoral pacífico por parte de las empresas exportadoras costarricenses.

Justificación

Puerto Caldera ha perdido su competitividad con el pasar de los años, según distintas noticias del país, por las mismas inversiones que se necesitan en el puerto; este era considerado el más importante puerto para Costa Rica a nivel comercial, por las rutas que podía y todavía puede manejar, precisamente por su ubicación geográfica; el colapso que se presenta en la terminal marítima del pacífico y la concesión en la que estaba atrapado, las operaciones de Puerto Caldera disminuyeron, y el sector comercial del país comenzó a verse afectado.

A causa de estos problemas que se estaban dando con Puerto Caldera, se dio la creación del Plan Maestro Portuario Del Litoral Pacífico, para tener una idea de cómo comenzar a solventar distintos problemas de esta terminal. Dentro del plan se enfocan en la inversión que se necesita para arreglar infraestructuralmente el puerto, el desarrollo de la terminal de contenedores, mejorar la terminal granelera, entre otros. (Grosser, 2019)

Gracias a este plan, se abren puertas infraestructuralmente para que empiece a cambiar el Puerto de Caldera y que vuelva a ser competitivo; sin embargo, es complicado que se llegue a mejorar infraestructuralmente, debido a que es una inversión de unos 300 millones de dólares, y no se encontrará una opción de inversión tan fácilmente; pero está claro que generará grandes beneficios para el país, como mejorar los tiempos de viaje de las personas, daría más seguridad a la población en las carreteras. (Canales, 2020)

Es importante mencionar que debido a todas las problemáticas que se han dado en esta terminal marítima del Pacífico, se quiere y se busca en esta investigación ver los impactos posibles que va a generar este plan portuario para el sector comercial exportador específicamente y además a nivel país, debido a que este es un puerto muy importante para la economía y el crecimiento para la zona y para Costa Rica.

Poder implementar este plan de inversión podría impactar significativamente a la terminal marítima de Caldera, al sector exportador comercial del país y al gobierno; sería sumamente útil, ya que se mejoraría la infraestructura, permitiría que el país y las exportaciones crezcan estableciendo más relaciones comerciales, subiría el nivel de competitividad, tanto del país como del puerto, entre otras ventajas.

Además, se desea analizar este tema para aportar una opinión desde la perspectiva educativa, que actualmente labora en un ámbito que amerita completamente la relación con este puerto; pues, la Terminal Portuaria de Caldera es muy importante para el país y para desarrollar su comercio interno, así como con otros países; por esta misma razón, se considera necesario no solo desde un aspecto educativo sino desde la expectativa de otras personas que se relacionan con el puerto; se debe de propiciar la forma de que este plan de inversión se implemente, buscando beneficios para la comunidad costarricense e internacional.

Antecedentes

Historia

La creación de esta terminal portuaria del pacífico se dio con la creación del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), que tenía como objetivo el mejoramiento de los puertos; este mismo ente trajo consigo un estudio del Gobierno Japonés para crear un puerto que fuera factible para Costa Rica y para ellos, después de muchos estudios, los

japoneses recomiendan Caldera, como el mejor lugar geográfico para la construcción del puerto. (Porrás, 2011)

En las primeras épocas, Puerto Caldera se encargaba de realizar operaciones de carga y descarga en la bahía por medio de lanchas; con el pasar de unos años, se comienza a edificar un muelle sobre pilotes de madera y un pequeño lugar de almacenamiento para las mercancías, al pasar el tiempo, se iba percibiendo una mejora significativa en el puerto infraestructuralmente. (Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico)

Años más tarde, a causa del crecimiento poblacional que se daba en la comunidad y del congestionamiento de buques, se mostró la necesidad de una mejora portuaria, con el objetivo de obtener mejores oportunidades para el comercio del país, aprovechando zonas y rutas económicas que contaban con el acceso al pacífico y facilitaba realizar el intercambio de mercancías entre países, a nivel mundial. (Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico)

De esta manera, es como surge esta terminal marítima, logrando convertirse en un pilar fundamental para el país y la Vertiente del Pacífico años atrás; sin embargo, poco a poco fue perdiendo su competitividad y empezaron a surgir problemas para el puerto que también se convertían en grandes problemas para el país y las relaciones comerciales que Costa Rica tenía con el exterior.

Con el fin de remediar estos problemas, se da la creación de distintos estudios donde trataban de expresar la necesidad de realizar la inversión para ampliar el Puerto de Caldera y que cada año que se pospusiera dicha inversión, iba a quitarle grandes oportunidades de negocios al país, por lo tanto, con todo esto, se dio la creación del Plan Maestro Portuario Del Litoral Pacífico, precisamente para llegar a dar montos de inversión y mejoras a la terminal.

Antecedentes Internacionales

El autor (Macedo, 2016), con su tema el Estudio de casos sobre la gestión portuaria, Tesis Finales seleccionadas de los ciclos 2010 - 2012 - 2014 en Guatemala, Perú y República Dominicana Programa de Capacitación Portuaria de la UNCTAD/TrainForTrade; el estudio muestra que los puertos a nivel mundial funcionan como un punto conector con el comercio

internacional, ya que este se da por medio de los puertos, por lo que la forma en que operen los puertos, va a influir en la competitividad no solo del puerto, sino además, de las empresas y el país.

Por esta razón, se refleja en el estudio anterior que todos los puertos que se encuentran alrededor del mundo son una fuente importante e indispensable para el desarrollo de la economía e incluso para las empresas de cada país y siempre se va a buscar que este opere de una forma efectiva para beneficio de los países del convenio comercial y de sus colaboradores, en particular.

Sobre este mismo tema, Benazar (2016), mediante un enfoque mixto, nos muestra en su investigación que el transporte marítimo está vinculado con el desarrollo portuario tanto infraestructuralmente como operativamente, buscando que estos puedan recibir buques de mayor capacidad, y esto implica que los puertos necesitan distintas características como mayor calado, con el fin de lograr mejorar la eficiencia portuaria; pero para que se dé esto, es necesario que los puertos cambien su modelo y comiencen a aceptar inversiones privadas.

Por ese motivo, se refleja en la investigación anterior la importancia de las inversiones extranjeras en sectores portuarios, para mejorar infraestructuralmente; además, conviene crear un plan adecuado para cada puerto y lograr visualizar los puntos débiles de cada uno, con el fin de que cada puerto cuente con los instrumentos económicos, tecnológicos y logísticos para solventarlos.

El autor (Llaquet, 2007), con su tema en la tesis doctoral de mejora de la competitividad de un puerto, por medio de un nuevo modelo de gestión de la estrategia aplicando el cuadro de mando integral, concluye que la metodología en la que se enfocó esta investigación fue aprovechar ventajas acerca de un análisis profundo que busca favorecer la creación de los planes estratégicos en los puertos.

Como resultado de esta investigación, se refleja que, a nivel mundial, se busca implementar los planes estratégicos en los sectores portuarios, debido a que son un pilar indispensable para los países y para lograr negociaciones de intercambio de mercancías con otros países.

Sobre este mismo tema, los autores Audel, Guzmán, Bolaños (2011), con su tema Metodología para Evaluar Proyectos de Concesión Portuaria en El Salvador, refleja que las concesiones (que son parte de los Asociados Públicos Privados), el estado le otorga al sector privado infraestructura del puerto, para que se den inversiones, busquen explotar y desarrollar la infraestructura, y que conviertan la terminal portuaria eficiente y competitiva; por otro lado, el estado de El Salvador, busca convertir este en un HUB portuario regional, pero para esto requiere un plan integrador, que pueda cumplir esta meta u objetivo.

Se refleja en la investigación anterior que, a nivel mundial, no solo en Costa Rica, los puertos están operando bajo concesiones, buscando ampliar infraestructuralmente el puerto para hacerlo efectivo; además, se debe implementar planes que sirvan de apoyo para lograr estos objetivos.

Antecedentes Nacionales

De acuerdo con la investigación de Porras (2011), “Análisis del Modelo de Fiscalización, aplicado por INCOP, a los contratos de concesión de Puerto Caldera”; esta terminal portuaria se encuentra en una concesión desde el 2016, en esta fecha la administración que concede estas concesiones le hizo entrega de esta, y esto conllevó a la entrega de las instalaciones físicas, maquinaria y equipo, que se requería para emplear de forma correcta el servicio; el plazo de esta concesión era por un total de 20 años. Se mencionaba en esta concesión que los arreglos o la construcción de esta terminal, deberían empezar 6 meses después de la notificación del contrato al concesionario; sin embargo, el plazo fue analizado y suspendido por la administración; la Sala IV ordenó suspender de manera inmediata todo lo relacionado con la construcción o mejoras del puerto, sin embargo, no lograba impedir la revisión, incluso la aceptación de plano o diseños y cotizarlas.

En consecuencia, se refleja en la investigación anterior que Puerto Caldera se encontraba en un problema, sin poder hacer ningún arreglo infraestructural, que era el principal punto en el que estaba fallando y era el que afectaba significativamente su efectividad y con esto sus operaciones.

Sobre este mismo tema, los autores Arias y Vargas (2019), en su informe del Análisis de los efectos económicos del Desarrollo del Corredor Productivo San José-Puerto Caldera dentro del informe se llegó a la conclusión de que Puerto Caldera cuenta con un gran potencial para la economía del país y que los proyectos de inversión de infraestructura que tenía de alcance nacional sólo son aspectos positivos para el país; estos impactos positivos se ven reflejados en exportaciones, producción y empleo del país, no solo de forma directa, sino con distintos efectos que dinamicen el resto de la economía, por lo que, Costa Rica debe velar porque se maximicen las ventajas de estas inversiones.

Por esa razón, el informe anterior refleja la importancia de que se hagan inversiones al puerto, que es importante implementar el plan creado para el puerto como tal, y que de esta forma mejore significativamente, esto le va a permitir ser más efectivo y competitivo, buscando solo generar ventajas para el país y su economía.

Los autores Arias y Vargas (2017), en su informe del Desarrollo Portuario y transformación productiva en Costa Rica: los casos de Puerto Moín y Puerto Caldera, llegaron a la conclusión de que el principal tema fue concentrarse en cómo hacer eficiente el puerto en Caldera y, por lo tanto, más competitivo. Debido a esto, se enfocó en la necesidad de desarrollo y aumento de la capacidad situada; sin embargo, por la capacidad de este por la poca profundidad se restringía la atención de buques de mayor tamaño, por esta razón, no se podían efectuar las operaciones y se dio el congestionamiento. La mejora de la terminal marítima era muy lenta, por lo que, empezar a crear un plan era de suma importancia para que tanto el crecimiento como el desarrollo fueran surgiendo juntos. Debido a esto, El MOPT determinó que la dificultad era justamente la planificación, por lo que la institución se encontraba realizando un plan maestro para esta terminal portuaria del Pacífico.

El informe anterior destaca la importancia de crear un plan portuario para una mejor organización, además, para buscar mejorar el puerto y que el sector comercial del país tanto importador como exportador, consideren esta terminal del Pacífico, un punto indispensable para sus operaciones.

Sobre este mismo tema, Alarcón (2014), con su tema en el artículo Comercio y dependencia en Costa Rica durante los años 1880-1890, llega a la conclusión de que en épocas pasadas, los comerciantes comenzaron a desarrollarse lentamente y a penetrar en el

mercado internacional con exportaciones e importaciones en San José y Puntarenas, en la Costa del Pacífico, buscaron conectarse directamente con el mundo industrial occidental, sin embargo una Gran Bretaña industrializada lograba mantener una gran ventaja sobre Costa Rica, debido a que era los principales proveedores de café para este país; muchos extranjeros atraídos por el potencial del comercio de Costa Rica, inmigraron y lograron formar un segmento sumamente importante del sector comercial.

Por esa razón, se refleja en el artículo que Puerto Caldera con el pasar de los años comenzó a conectarse con el sector industrial occidental, y tanto las exportaciones como importaciones comenzaron a crecer significativamente, y lograron captar la atención a nivel internacional de las personas.

Los autores Rafael Arias (2020) con el tema Propuesta para el Desarrollo Regional Costarricense mencionan que lograr que se dé una inversión en el sector productivo como los puertos y en infraestructura vial, generará ser más eficiente, racional y sostenible para el país y a nivel internacional, lo que permitiría generar distintas oportunidades para el país.

Como se puede reflejar, el hecho de que se dé una inversión en el sector productivo del país logrará generar ventajas o beneficios para todos; incluso, es sumamente importante pensar en las mejoras de carreteras, ya que estas son las que permiten llegar hacia el destino que se necesita, sin ningún tipo de traba; por ejemplo, para los exportadores costarricenses, quienes están ubicados en cualquier parte del país, principalmente en el Gran Área Metropolitana (GAM) y necesitan trasladar sus mercancías hasta algún puerto, es importante que no hayan tráfico lentos y por esta razón, es importante la inversión.

Proyecciones

Como resultado del proceso investigativo se espera lograr reflejar la verdadera importancia de Puerto Caldera, que no solamente se considere una terminal en donde entran y salen mercancías de distintos países; sino, además los beneficios que genera para el país en muchos sentidos, incluso en una parte social como generación de empleos; por otro lado, se desea plasmar los impactos tanto positivos como negativos en esta investigación del Plan

Maestro Portuario del Litoral Pacífico, en infraestructura, capacidad, operaciones óptimas, ambiental, entre otros aspectos.

Por otro lado, buscar que el sector comercial exportador costarricense, comience a ver este puerto como un punto clave para sus negociaciones internacionales; con las mejoras estructurales y operacionales; y que las rutas que este ofrece sean el principal conector para las salidas de sus mercancías, buscando incrementar, además, el manejo de contenedores con mercancías costarricenses en el puerto.

Por último, la idea es lograr obtener un conocimiento más amplio a nivel estudiantil y a nivel profesional, respecto al puerto, al plan y los impactos que este va a generar; uno de los propósitos es llegar a otras personas interesadas en el ámbito, incluso en general, que se informen más acerca del tema, debido a que es sumamente importante no solo comercial sino como parte de la reactivación económica del país.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

Exportaciones

Se sabe que desde hace muchos años las exportaciones han ocupado un puesto muy importante en la economía del país; no solo porque abre las puertas a mercados que brindan oportunidades por medio de tratos preferenciales que se tienen recíprocamente, sino también por involucrarse en los mercados mundiales, insertando a nuestro país en una economía globalizada, ágil y moderna.

Forbes (2021) indica que las exportaciones de bienes acumularon 3,340 millones de dólares entre enero y marzo del año en curso. Lo que representa un crecimiento de 11% en relación con el mismo periodo del 2020; es decir, 322 millones de dólares más que el año pasado.

De lo cual se refleja que este año inició de buena manera en el comercio internacional para Costa Rica, los exportadores siguen demostrando que el hecho de enviar los productos genera muchas ventajas para el país y su economía. Las exportaciones e importaciones logran mejorar muchos aspectos de los puertos, y puede suceder que estos números sigan creciendo en el 2021.

Exportaciones por Puerto Caldera

Costa Rica con el pasar de los años ha demostrado un dinamismo para crecer en exportaciones y se puede demostrar en el siguiente cuadro, donde se exhiben datos desde el año 2007 hasta el 2017, como se han comportado, realizando una comparación con las importaciones costarricenses, que se dieron en ese mismo periodo.

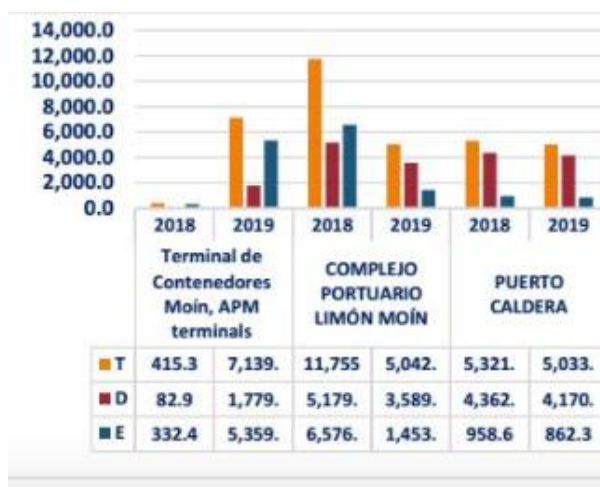
Figura 1 Volumen de exportaciones Puerto Caldera 2007 - 2017

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	CAGR '07-'17
Importaciones	2.974	3.035	2.440	2.766	3.264	3.241	3.279	3.504	3.731	4.068	4.168	3,4%
Exportaciones	368	432	450	509	629	700	699	782	689	817	1.050	11,1%
Total	3.342	3.467	2.890	3.275	3.893	3.941	3.978	4.286	4.421	4.885	5.218	4,6%

Nota: ARCADIS (2020)

Como se puede notar en la ilustración anterior, las importaciones que se dan a nivel de Puerto Caldera son mucho mayores que las exportaciones; sin embargo, con el pasar de los años estas van creciendo, esto nos permite inferir que no todo se está haciendo mal, y que con una mejora en la terminal puede que estos números incrementen mucho más.

Figura 2. Carga embarcada y desembarcada de Puertos



Nota: COCATRAM (2020)

En la imagen anterior se puede ver la comparación con otros puertos como lo es Limón y APM Terminals de la carga embarcada y desembarcada, en el plazo del 2018 – 2019, donde se logra reflejar que el mejor porcentaje es el de la terminal de moín, seguidamente de puerto limón y por último Caldera. Es sumamente importante mencionar que cada puerto cobra un manejo por contenedor; en el caso de Caldera se paga si se realizan aduanas con un costo de \$35.

Según Revista Summa (2021), la Terminal Marítima de Caldera exporta alrededor de \$2.13 millones diarios y mueve un porcentaje aproximado de 12.8% del total de volumen de las exportaciones anuales costarricenses; sin embargo, por su capacidad instalada complica mucho las operaciones, y actualmente está generando colapsos.

Como se puede ver, por la terminal de Caldera se exporta un gran porcentaje de las mercancías que se envían del país a algún destino en el mundo; por lo que es conveniente mantener e incluso mejorar el volumen de exportaciones para multiplicar los ingresos que esta actividad genera al país, que hace tanto bien a la zona del Pacífico Central e igualmente es bastante importante para Costa Rica.

Puerto Caldera

Inicios de Puerto Caldera

Puerto Caldera se considera uno de los más importantes de Costa Rica, desde hace muchos años; se encuentra ubicado en la zona del Océano Pacífico, en el cantón de Esparza de la provincia de Puntarenas. Inició sus operaciones en el año de 1981 y se convirtió en una pieza esencial estratégica del desarrollo del país.

Según INCOP (2021) en la época colonial y hasta inicios del siglo veinte, la terminal marítima principal de la Vertiente del Pacífico de Costa Rica era el Puerto de Caldera, situado a unos pocos Kilómetros al norte de las actuales instalaciones, donde se realizaban operaciones de carga y descarga en bahía, mediante lanchas.

Como se puede ver esta terminal marítima durante muchos años ha sido indispensable para el país, en sus inicios no podían cargar ni descargar mercancías en buques de mayor tamaño, sino más bien lo hacían mediante lanchas, manteniendo a pesar de todas las dificultades que presentaba a la hora de enviar mercancías al extranjero, que el hecho de exportar no podía faltar y con esto se buscaba la mejor opción, aunque el barco no pudiera llegar hasta muelle.

Como menciona INCOP (2021), la ciudad creció cerca del puerto y debido a que se daba muchos congestionamientos de buques, a finales de los años sesenta se pensó en un desarrollo portuario que facilitara el comercio internacional de la nación, con las zonas económicas de acceso por el Océano Pacífico.

Se puede reflejar que el problema de espacio ha sido un factor negativo en Puerto Caldera; en años anteriores se presentó el mismo problema y actualmente es una debilidad de la Terminal de Caldera. Pero, sigue siendo uno de los principales puertos por donde pasan miles de contenedores todos los días, tanto de importación como de exportación; este sitio es

indispensable para el desarrollo del transporte marítimo del país, y hay que buscarle una solución.

Estructura y capacidad de Puerto Caldera

La capacidad y como esté estructurado un puerto, es uno de los factores más importantes, porque va a definir qué tipo de buques podrá recibir; por esta razón es importante que el puerto año tras año tenga mejoras en diferentes partes para que esté adaptado correctamente y para que siga siendo un puerto competitivo, lo que no pasa con esta terminal marítima de Caldera, por diversas razones.

Figura 3 Puerto Caldera



Nota: INCOP

En la ilustración anterior, se puede ver detalladamente como es Puerto Caldera; incluso, esta imagen cuenta con señalizaciones de colores que indican qué parte de la terminal corresponden con los colores de la fotografía; en el caso de la amarilla son las grúas pórticas, la roja, son las bodegas y las demás señalizaciones, son los patios y los puestos 1, 2, 3 y 4.

Según INCOP (2021) esta terminal marítima cuenta con grúas pórticas, que sirven para la carga y descarga de mercancías, 3 grúas móviles, sus 2 bodegas que cuentan con un espacio de 7200m² y 5400m²; los 7 patios que tiene la terminal, sirven para almacenar las cargas, que cuentan con un área entre los 11 000 -24 500m², y, por último, sus puestos para recibir los buques con una longitud y profundidad para el primero de 210 m y -11.0m, para

el segundo de 150m y -10.0m, para el tercero de 190m y -7.5.0m y para el último de 220, y -13.0m.

Figura 4. Entrada y salida de Puerto Caldera



Nota: ARCADIS (2020)

En la imagen anterior arriba, se muestra la única entrada y salida de Puerto Caldera, donde se puede reflejar que solo existe un carril, tanto de entrada como de salida que permite el ingreso o salidas de los furgones que transportan los contenedores con mercancía; esto de cierto modo, puede generar problemas cuando hay muchos furgones a la espera de ingresar para que se exporte la mercancía, como por ejemplo, se pueden atrasar los tiempos de descarga y embalaje de la mercadería, lo que de hecho genera pérdidas a empresarios y al país.

Según La Nación (2021), La Cámara de Exportadores de Costa Rica (CADEXCO) pidió que se dé una pronta solución al congestionamiento en Puerto Caldera. Los empresarios actualmente cuentan con unos 400 contenedores en fila y tiempos de espera de 28 horas en una terminal, por el hecho de contar solo con una vía de entrada y otra de salida, por donde pasan \$2,1 millones diarios de productos nacionales destinados al exterior, equivalentes al 12,8 % de las exportaciones anuales.

Por lo que se puede reflejar la urgente necesidad de poder obtener una mejora en la terminal marítima de Caldera, que día tras día se ve cómo el puerto va colapsando cada vez y sigue generando desventajas no solo para el sector exportador, por tiempos largos de espera

sino también porque el puerto como tal, va perdiendo competitividad y cada vez empeora todo: su imagen, servicio y la oportunidad de ser un pulmón del desarrollo nacional.

Figura 5. Puerto Caldera en colapso



Nota: La Nación (2021)

Capacidad actual en Puerto Caldera

Medir la capacidad de un puerto o terminal, puede ser de mucho trabajo; sin embargo, es de suma importancia llevarlo a cabo, ya sea realizando el estudio en el mismo puerto o buscando información para compararlo con otros; es clave ver sus calados, la longitud de los atraques, patios, manejos de carga y descarga, entre otros servicios de la terminal.

De acuerdo con el estudio realizado por ARCADIS (2020), valoraron los siguientes punto para ver la capacidad del Puerto Caldera, en la actualidad, divididos en productividad de las grúas, de los muelles, ocupación de puestos, productividad de patios, tiempo de permanencia y disponibilidad del equipo.

Conviene enfatizar que estos resultados se obtienen en su mayoría en la cantidad de TEU's que el puerto maneja, tanto carga como descarga, en distintas áreas va a ser por tiempo, por metros lineales de atraque y por hectáreas, como se mencionó anteriormente en disponibilidad de equipo; se cuenta con 3 grúas móviles para trasladar mercancías; no obstante, si están ocupadas se utilizan los equipos de los barcos.

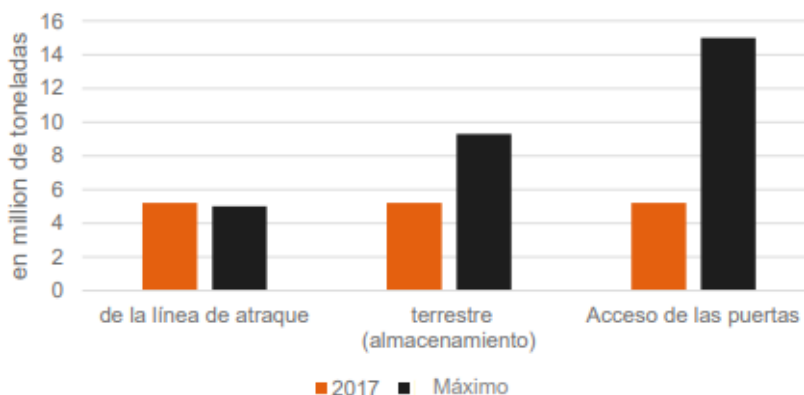
Figura 6. Capacidad actual de atraque

Tipo de atraque	1 atraque	2 atraque	3 atraque
Carga general	35%	60%	70%
Contenedores	30%	50%	60%
Graneles sólidos	45%	65%	75%

Nota: ARCADIS (2020)

Como se puede visualizar en la imagen anterior, los porcentajes que tiene cada tipo de carga que se recibe en Puerto Caldera, tanto de carga general, contenedores como de graneles sólidos, en cada atraque, viendo de esta forma que el que cuenta con mayor posibilidad es el tercero.

Figura 7. Capacidad de Puerto Caldera



Nota: ARCADIS (2020)

De lo que se puede inferir que la línea de atraque marítimo cuenta con una capacidad de casi 5 millones de toneladas; por otro lado, el almacenamiento terrestre de un aproximado de nueve millones y por último, el acceso de la puertas de 15 millones, donde la línea negra en el gráfico indica que es el máximo que se puede obtener en un Puerto.

Según Revista Summa (2021) Sociedad Portuaria Caldera (SPC) recalcó que durante el 2020, la terminal marítima mantuvo su continuidad operacional aun así con la pandemia y su fuerte impacto en la economía costarricense. Respecto de la carga movilizada, SPC alcanzó las 300.020 TEU y un volumen total de carga de 5.680.862 toneladas. En cuanto a

exportaciones movilizó 79.450 contenedores, respectivamente. También, indicó que durante el 2020 atendió más de 524 naves.

Se puede ver que a pesar del virus que se ha presentado desde el año 2020, Puerto Caldera no ha tenido una baja en sus operaciones; siguen manteniendo el volumen de exportaciones, lo que significa que sigue siendo un punto conector indispensable para el desarrollo del país y su economía.

Importancia de la modernización

Como menciona Gudiño (2021) atrasar la modernización del Puerto de Caldera le cuesta a Costa Rica \$100 millones al año en costos operativos, según la Cámara de Comercio Exterior (COMEX). Se llega a ese valor por no contar con una ruta directa hacia Asia, y esto genera, tener que hacer recorridos más extensos y trasbordos con mayores tiempos de tránsito. Es importante tomar en cuenta que, desde Caldera a Asia, se exportan alrededor de 2.200 contenedores, lo que equivale a 208 buques.

Con esto se puede reflejar uno de los problemas que presenta el hecho de no ampliar infraestructura de la terminal marítima e invertir en toda la parte operacional para que este puerto tenga la capacidad de recibir buques de mayor tamaño, que resuelvan el problema de realizar trasbordos y mejore su tiempo de tránsito en el mar.

Según Salas (2021) la modernización del puerto es urgente, así el sector exportador no tendría que depender de puertos intermediarios, podría disminuir el tiempo de tránsito marítimo y reducir tiempos de espera en puertos, así como reducir los recargos que pagan las navieras por estos retrasos y fletes.

Es notable el hecho de atraer inversiones e implementar el Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico para que esta terminal marítima mejore las operaciones, ya no esté colapsado, pueda recibir buques de mayor tamaño que beneficie a los exportadores con mejores tarifas, tiempo en el mar e incluso, seguridad de que la mercancía llegue bien a su destino y sin ningún golpe o daño.

A pesar de que Puerto Caldera cuenta con una ubicación estratégica para ciertas rutas, y que es cercano al Gran Área Metropolitana (GAM), no puede llegar a los niveles de competitividad con los que cuentan otros puertos, por el calado y la eslora de los buques, esta terminal marítima no logra adaptarse a estos.

Figura 8. Partes del buque

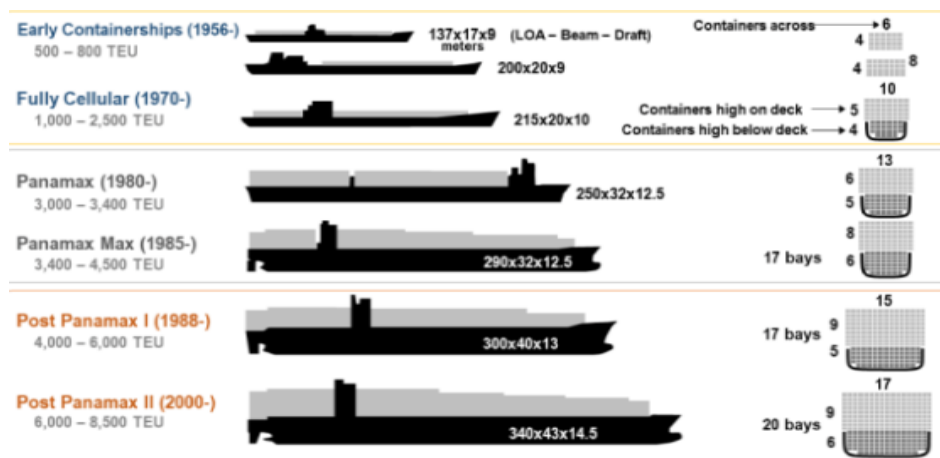


Nota: Roberto García (2015)

Como se puede visualizar en la ilustración anterior de un costado del barco, debido a estas partes del buque como la eslora y el calado, es la razón por la que no podemos crecer a nivel operacional y en los mercados internacionales, por no tener la capacidad de recibir naves de mayor tamaño, que generan desventajas en la competitividad del país y para el sector exportador costarricense.

ARCADIS (2020) indica que Puerto Caldera tiene la capacidad de recibir una clase de buques para los barcos portacontenedores, son los tipos Panamax, con una capacidad máxima de 2.200TEU, una eslora entre los 170m y 210m, con calados desde los 7,5m hasta los 10,5m, dependiendo del peso de los contenedores a bordo.

Figura 9. Buque Panamax

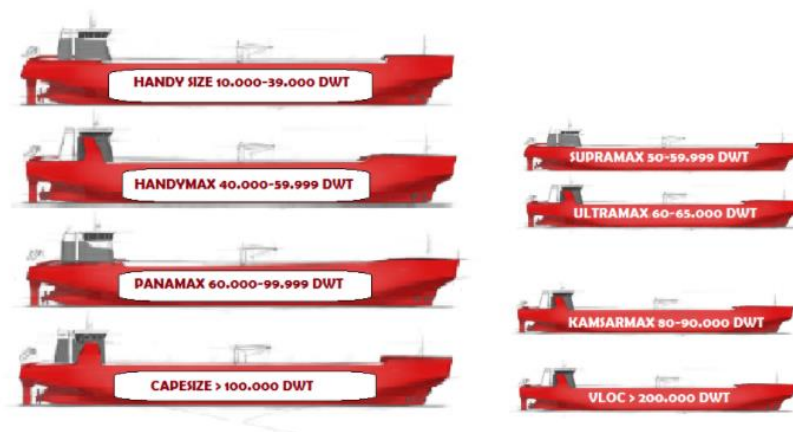


Nota: Zamora (2019)

Como se puede ver en la ilustración anterior, el buque tipo Panamax, no es el más pequeño que existe; sin embargo, es el que le sigue, y estos no son aptos para llevar una carga con servicio directo, sino que deben hacer transbordo, que implica aumentar costos y tiempo de tránsito.

ARCADIS (2020) menciona que, para el caso de graneleros, recibe barcos tipo Handymax y ocasionalmente Supramax, con la eslora entre los 180m y 200m, con un tonelaje máximo de 8.000 toneladas y 40.000 toneladas. Ocasionalmente, los graneleros son de alrededor de 60.000 toneladas que arriban a Caldera; pero estos, generalmente, no están completamente cargados y un calado entre 10 m a 12,5 m y los buques para carga general con una eslora entre los 150m y 175m.

Figura 10. Buques graneleros



Nota: Figari (2018)

Concesión Puerto Caldera

Actualmente, esta terminal marítima cuenta con 3 concesiones por 20 años, todas con la Sociedad Portuaria de Caldera; la primera que es el Contrato de gestión SPC para el terminal multipropósito; la segunda, Contrato BOT SPGC para el atracadero 4, terminal de gráneles sólidos y la última, Contrato para remolcadores, pilotos, por SAAM, finalizando cada una de estas en el año 2026.

La primera concesión era para la explotación de los puestos 1,2 y 3; la segunda concesión, era para la construcción y operación de la terminal granelera, siendo el puesto número 4 y, la última concesión, que es de la Gestión del Servicio Público de Remolcadores por SAAM.

Tabla 1. Servicios de las concesiones

Primera concesión Otorgada el 27 de mayo del 2006	Servicios para todas las embarcaciones que requieran atraque. Servicios para carga general, carga y descarga de contenedores, almacenamiento, transporte.
Segunda concesión Otorgada el 7 de abril del 2006	Servicios operacionales para carga a granel. Amarre, desamarre, estiba y descarga.
Tercera Concesión Otorgada el 12 de diciembre del 2006	Servicio de pilotaje, remolque y servicios de amarre.

Nota: ARCADIS (2020)

Como se puede reflejar en la tabla anterior el objetivo de estas concesiones con los servicios que brindan, es enfocarse en la carga y descargada de contenedores más que todo a granel, darle mantenimiento y explotar esta terminal que no es de tanto uso por la infraestructura que tiene.

Además, estas concesiones impiden poder realizar los cambios a la terminal en tema de infraestructura, por esta razón se ha buscado, de todas las formas, el hecho de poder licitar estas para crear una nueva con un contrato mejor estructurado, que permita realizar modificaciones e inversiones; o bien que se termine y que se acepte el hecho que se pueda recibir una inversión extranjera directa.

Según Mundo Marítimo (2019), indica que esta terminal marítima cuenta con una concesion con la Sociedad Portuaria de Caldera (SPC), la cual indica que esta compañía puede operar en el puerto pero no puede realizar ninguna modernización en estructura o en equipos, lo que provoca un problema, el cual no se resuelve con disolver el contrato, ya que se tendría que realizar un pago por indemnización, ya que faltarían 6 años.

FODA Puerto Caldera

Puerto Caldera es un puerto muy importante, a pesar de todas las desventajas con las que cuenta, en infraestructura, congestión, concesión entre otras, es importante tener en cuenta que aun así con estos factores, este Terminal de Caldera cuenta con fortalezas y oportunidades que lo pueden hacer más competitivo en los mercados internacionales.

Tabla 2. FODA Puerto Caldera

Fortalezas	<ol style="list-style-type: none">1. Fuerte posición como el puerto mayor de la costa Pacífica de Costa Rica.2. Alto rendimiento de operaciones dada la infraestructura y el equipo disponibles.
Oportunidades	<ol style="list-style-type: none">1. Crecimiento del comercio con el Lejano Oriente (sobre todo con China)2. Crecimiento de la economía de Costa Rica en varios sectores que generan exportaciones marítimas.
Debilidades	<ol style="list-style-type: none">1. Limitaciones en la infraestructura marítima y patios (profundidad limitada de los puestos 1, 2 y 3, El tiempo de inactividad en el Puesto 4)2. Limitaciones en el acceso terrestre (capacidad limitada de puertas de acceso y escalas, falta de estacionamiento de camiones).
Amenazas	<ol style="list-style-type: none">1. Desarrollo y crecimiento del Terminal de Contenedores de Moín, resultando en pérdida de mercado de contenedores2. Ampliación de la ruta 32 de San José a Limón-Moín, resultando en pérdida de mercado en general.

Nota: Plan Maestro Portuario (2020)

Como se puede reflejar en la tabla anterior, esta terminal marítima cuenta con puntos positivos y negativos; es sumamente importante tomar en cuenta todos los puntos, ya que a pesar de que son más las desventajas, siempre hay factores importantes que se pueden resaltar; por ejemplo, la ampliación que se da en la ruta 27 se puede ver como una

oportunidad, ya que eso permite que no haya colapsos en las carreteras y que los contenedores lleguen a tiempo a puerto, beneficiando a los exportadores.

Sector Exportador Costarricense

El sector exportador tanto en Costa Rica como a nivel mundial se puede definir como una fuente que crea empleos genera producción y ayuda a establecer relaciones con otros países para así brindarles algún producto o servicio del cual estén escasos. Esto genera miles de oportunidades para el país y por estas razones se encuentra dentro de los sectores más importantes.

Según Ricardo Monge González (2016), la crisis económica de la década de los ochenta, Costa Rica reorientó su modelo de desarrollo a la promoción de exportaciones de productos agrícolas no tradicionales, de manufacturas y servicios. El país estaba consciente de que la fragmentación de la producción global a través de las fronteras ofrecía grandes oportunidades. En consecuencia, Costa Rica realizó importantes esfuerzos por integrar su economía a las cadenas globales.

De lo cual se puede notar que desde hace muchos años el sector exportador se convirtió en un punto fundamental, para obtener grandes oportunidades y de esta forma solventar muchos problemas, como, por ejemplo, alguna crisis que día a día el país pueda presentar.

Tabla 3. Productos más exportados de Costa Rica por Regiones

Centroamérica	Jarabes y concentrados para la preparación de bebidas gaseadas Salsas y preparaciones Cables eléctricos Pañales Medicamentos Productos de Panadería Fina Textiles y confección Antisueños
---------------	--

Panamá	<p>Medicamentos</p> <p>Artículos de plástico para el envasado</p> <p>Los demás jarabes y concentrados para la preparación de bebidas gaseadas</p> <p>Antisueos</p> <p>Cables eléctricos</p> <p>Alimento para animales</p> <p>Desinfectantes</p> <p>Productos de panadería</p>
Caribe	<p>Antisueos</p> <p>Jarabes y concentrados para la preparación de bebidas gaseadas</p> <p>Envases de vidrio</p> <p>Medicamentos</p> <p>Barras de hierro y acero</p> <p>Cables Eléctricos</p>
América del norte	<p>Dispositivos de uso médico.</p> <p>Otra Agujas y catéteres, cánulas e instrumentos similares</p> <p>Piña</p> <p>Banano</p> <p>Prótesis de uso médico</p> <p>Equipos de infusión y transfusión de sueros</p> <p>Aparatos electro diagnósticos</p> <p>Café Oro</p>
México	<p>Aceite de palma.</p> <p>Los demás jarabes y concentrados para la preparación de bebidas gaseadas</p> <p>Aceites de almendra de palma o babasú, en bruto</p> <p>Juntas o empaquetaduras, de caucho vulcanizado sin endurecer</p> <p>Tapones y tapas de metal común</p>

	<p>Prótesis de uso médico</p> <p>Circuitos integrados y microestructura electrónicas</p>
Canadá	<p>Prótesis para uso médico</p> <p>Otros frutos sin cocer congelados</p> <p>Café oro</p> <p>Piña</p> <p>Equipos de infusión y transfusión de sueros</p> <p>Otros dispositivos de uso médico</p> <p>Jugos y concentrados de frutas</p> <p>Banano</p>
América del Sur	
Chile	<p>Jarabes y concentrados para la preparación de bebidas gaseadas</p> <p>Otros frutos sin cocer congelados</p> <p>Pinturas y barnices</p> <p>Pastas Alimenticias</p> <p>Colas y demás adhesivos</p> <p>Prótesis de uso médico</p> <p>Artículos de plástico para el envasado</p> <p>Llantas</p>
Perú	<p>Jarabes y concentrados para la preparación de bebidas gaseadas</p> <p>Pilas y baterías eléctricas</p> <p>Otras preparaciones compuestas para la industria de bebidas</p> <p>Tapones y tapas de metal común</p> <p>Medicamentos</p> <p>Equipos de infusión y transfusión de sueros</p> <p>Papel o cartón para reciclar desperdicios y desechos, incluidos los desperdicios y desechos sin clasificar</p> <p>Otros licores</p>

Asia	Carne bovina Otras agujas y catéteres, cánulas e instrumentos similares Prótesis de uso médico Otros dispositivos de uso médico Agrios (cítricos) preparados o conservados Carne de cerdo Materiales eléctricos Despojos comestibles de la especie bovina
Europa	Banano Piña Otras agujas y catéteres, cánulas e instrumentos similares Prótesis de uso médico Otros dispositivos de uso médico Café oro Jugos y concentrados de frutas Aparatos de electro diagnóstico

Nota: PROCOMER (2020)

Como se puede verificar en la tabla anterior, hay una gran variedad de productos que se exportan a distintos destinos del mundo; el sector exportador es el encargado de producir todos estos insumos y establecer las relaciones internacionales para que se pueda dar el intercambio de productos. El volumen de exportaciones que Costa Rica maneja no es de los peores; pero si se contara con un puerto más moderno, cómodo y competitivo en la Costa del Pacífico Central, sería muchísimo más rentable y económico para las partes involucradas con el proceso de exportación e importación marítima, por el sector de Caldera.

Importancia del sector exportador para la economía y el país

El sector exportador es indispensable para la economía de cualquier país, ya que permite establecer relaciones entre países, y esto permite distribuir tanto los productos únicos con los que contamos como café, piña, azúcar, banano, entre otros, como productos básicos, aunque necesarios como son los dispositivos médicos, medicamentos y demás.

Según Infonegocios (2018), el sector exportador es indispensable para proporcionar la balanza comercial, trabajar sobre la competitividad de la economía, mejorarla, atender a la necesidad de infraestructura que tiene el país, incluyendo puertos para el desarrollo, el acceso a medios de transportes eficientes y competitivos, mejoras en las autopistas para la integración productiva del país.

Como se puede reflejar el sector exportador no solo es importante porque puede establecer relaciones internacionales con empresas alrededor del mundo, sino porque además las exportaciones que estos realizan también logran impactar directamente en la economía y el desarrollo del país.

Según Coto (2016), menciona que un estudio de más de 30 años en economías avanzadas y emergentes concluye que una devaluación real se traduce en un cambio en el volumen de exportaciones netas reales. Adicionalmente, se llega a cuantificar que por cada 10% de devaluación real, las exportaciones crecen en un 1,5% del Producto Interno Bruto. Los economistas teóricos no aprecian la importancia del sector agrícola de exportación en Costa Rica, el cual produce una balanza comercial de casi \$2.500 millones al año.

Es evidente que las exportaciones son un incentivo bastante fuerte para la economía del país que impacta en el PIB (Producto Interno Bruto) y la balanza comercial; aunque de cierta manera, muchos no lo consideren, es un sector que aporta grandes beneficios al país y que sin este no sería posible, ofrecer nuestros productos en los mercados internacionales.

Como menciona PROCOMER (2020), el sector exportador costarricense demuestra, que es resiliente y capaz de enfrentar desafíos. A pesar de que actualmente enfrentamos una crisis por la pandemia, en octubre se exportaron \$1.051 millones en bienes, lo que significa un crecimiento de 6% (+\$57 millones), en relación con el mismo mes del 2019.

El sector exportador costarricense ha demostrado que así a nivel mundial se esté viviendo una situación difícil; se ha logrado mantener y crear nuevas relaciones comerciales, los números anteriores demuestran que, en lugar de bajar sus cifras, siguen exportando de manera exponencial.

Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico

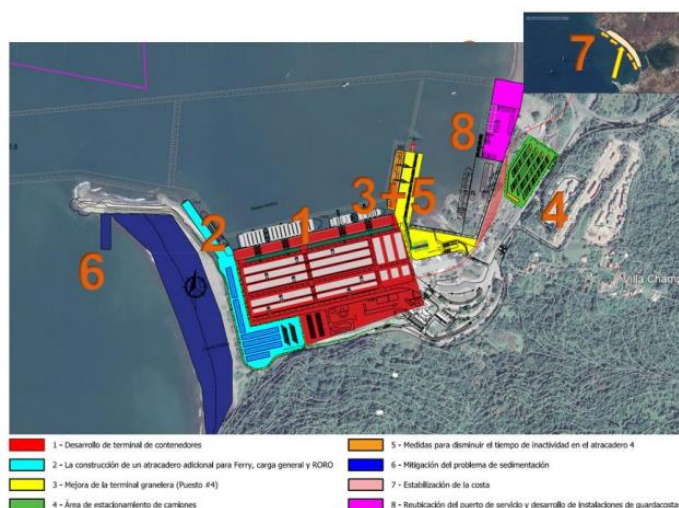
Creación del Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico

En sus inicios la Concesionaria del Puerto de Caldera y el Gobierno de Costa Rica se dieron a la tarea de intentar crear un plan de mejora para la terminal; este incluía mejores puertos de atraque con más profundidad y mejoras para el almacenamiento de mercancías, sin embargo, no era tan completo, por lo que se decidió esperar que el Plan Maestro Portuario estuviera listo para basarse en este que era basado en un análisis profundo y que de cierto modo generara más confianza de la inversión que la terminal marítima amerita.

Rivera (2019) indica que se ha estado esperando a que se finalice el Plan Maestro, ya que les interesa más adecuarse al Plan Maestro que a las propuestas del concesionario, porque el plan está hecho por una empresa independiente y esto permite que se analice cada detalle del puerto que deba de ser mejorado.

El Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico, fue creado para modernizar la Terminal Marítima de Caldera, la cual requiere de millones en inversiones para lograr mejorar su infraestructura y sus equipos, cuyo propósito es que mejore su competitividad y con el pasar de los años crezcan sus operaciones y brinde mejores servicios, oportunidades de trabajo y seguridad al sector exportador costarricense.

Figura 11. Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico



Nota: ARCADIS (2020)

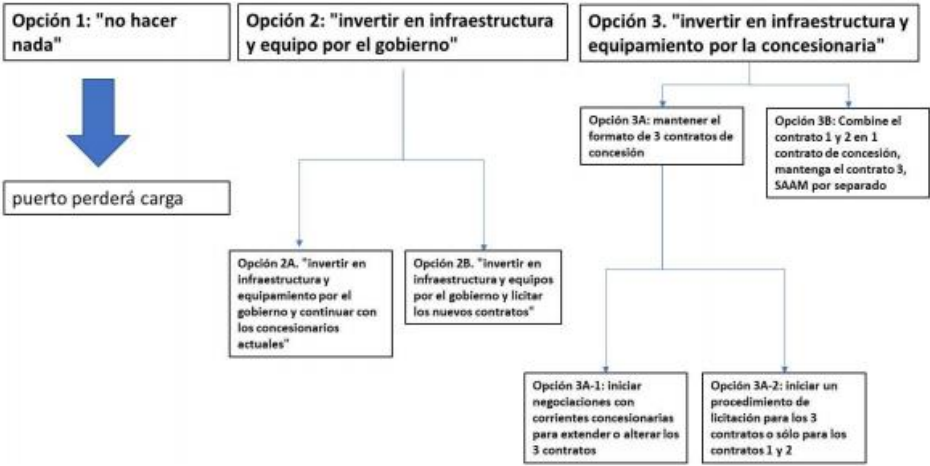
Según Mundo Marítimo (2019), menciona que el Gobierno de Costa Rica contrató algunas entidades para que crearán un estudio que mostró que este puerto necesitara al menos una inversión de \$250 millones, aproximadamente; este estudio es el Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico indica que el impacto de no hacer nada por mejorar Caldera, implicará perder mucha carga y el espacio para exportar productos como frutas sería muy limitada.

Estas son algunas de las razones por las cuales implementar lo más pronto posible este Plan Maestro, es sumamente importante para el país, su economía y el sector exportador e incluso para mantener las relaciones internacionales ya establecidas, correspondientes al envío de mercancías.

Como menciona Venegas (2020), el desarrollo de la infraestructura marítimo-portuaria es importante para fomentar la competitividad de un país. Sin embargo, la infraestructura de la Terminal Marítima de Caldera se encuentra estancada, según datos del 2017, elaborados por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL); sobre movimientos de carga de contenedores, Caldera se ubica en el puesto 36 a nivel Latinoamericano; la Terminal Marítima de Caldera es catalogada como un puerto de segunda o tercera categoría en la región.

Debido al estancamiento de la Terminal Marítima de Caldera, se puede considerar una debilidad y como un problema, ya que ha sido considerado como uno de los puertos de tercera categoría, y que por el hecho de no poder mejorar muchas de sus áreas de servicios u operaciones, no puede aumentar el volumen de exportaciones que exige el país.

Figura 12. Opciones del Plan para modernizar Puerto Caldera

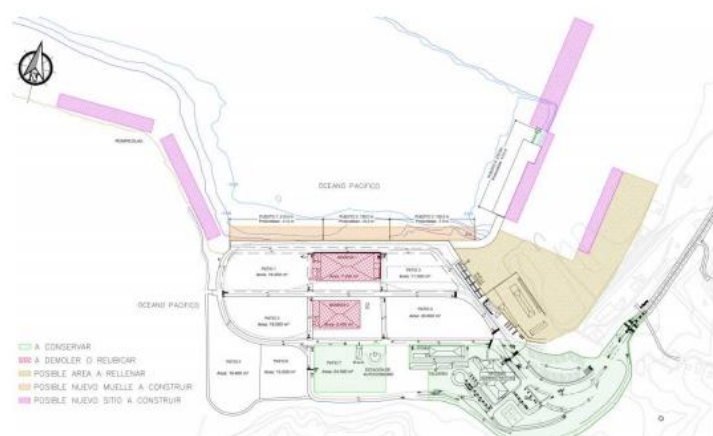


Nota: ARCADIS (2020)

En la ilustracion anterior se pueden ver las 3 opciones que este plan creado por distintas entidades indicaron; la primera es dejar a Puerto Caldera como está, seguir perdiendo oportunidades por no lograr hacer un cambio, la segunda, es dejar por fuera las concesiones que se tienen con la Sociedad Portuaria de Caldera y recibiendo inversiones del INCOP y, la tercera, es lograr las mejoras, pero con la concesionaria, dejando por fuera los contratos 1 y 2.

Según ARCADIS (2020), menciona que en el plan se elaboraron siete opciones para satisfacer los movimientos de carga estimados en el escenario base para el año 2042, y se ha verificado que dichas posibilidades puedan acomodar, en gran medida, las estimaciones de carga realizadas en el escenario alto; aunque, debido a la limitación de áreas disponibles para el escenario alto, será necesario aceptar mayores tiempos de espera.

Figura 13. Posibles cambios a realizar en Puerto Caldera



Nota: ARCADIS (2020)

En la imagen de la figura 13, se pueden ver las áreas de color que se desean modificar o demoler en el plan portuario; es importante indicar que todas las zonas de color verde, son las que se quieren conservar, las rojas son las que se desean demoler o reubicar, las de color marrón, son las que necesitan un relleno; la de color naranja, es para un posible nuevo puerto por construir y, por último, el magenta, corresponde a un nuevo puesto de amarre y atraque.

Evaluación de criterios en el Plan

Las 7 opciones que se explicaron detalladamente en el Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico, se sometieron a un análisis de multicriterios, donde es utilizado para buscar la opción más favorable entre varias posibilidades; estos se dan definiendo primeramente los objetivos más importantes a lograr en la terminal marítima.

Tabla 4. Criterios por evaluar

Factores técnicos	Facilidad de construcción, duración, etapas, equipos requeridos
Factores operacionales	Tiempo de inactividad a la hora de carga y descarga Buen acceso terrestre
Ambiente y sociedad	Buena percepción en ambas
Costos	Inversiones iniciales y de operaciones
Riesgos	De inversión, de construcción, institucional

Nota: ARCADIS (2020)

En la tabla anterior se pueden ver los criterios que se evalúan para escoger la mejor opción y con base en estos, elaborar el mejor plan para el puerto, previniendo la menor cantidad de riesgos, es de suma importancia valorar cada una de estas etapas y que cumpla con cada uno de los detalles que se requieren.

Por ejemplo, en los técnicos se busca que la construcción no afecte operaciones en el puerto; que su duración no sea muy larga, en los operacionales, generar mejores tiempos en carga y descarga, adaptar las zonas, en ambiente y sociedad, buscar que ambientalmente siga siendo bueno como es considerado y, que las zonas que se ocupen adicionalmente, no causen un daño ecológico, así como es importante prevenir los costos y riesgos.

Como menciona ARCADIS (2020) dentro de sus conclusiones, las opciones 4 y 8 combinadas, son las escogidas con una puntuación combinada de 4,56. Esta distribución hace uso de la infraestructura existente de manera óptima; esto hace que el impacto en el proceso de construcción y los riesgos durante la construcción, sean mejores que otras posibilidades. Los aspectos financieros y económicos y las opciones se califican de forma cualitativa y se comparan entre sí.

Esta cuenta con creación de nuevos puestos de operaciones como ro-ro, ferry, carga general, carga a granel, dando mayor profundidad a cada zona, renovando otras como el

estacionamiento para que la terminal marítima trabaje de manera exitosa, sin crear problemas y logrando lo que realmente busca este plan, para que Puerto Caldera sea competitivo.

Como menciona Mundo Marítimo (2019), la opción escogida para evitar atrasos, incluye darle más profundidad a los muelles actuales, ya que el diseño actual no lo admite; la construcción de nuevos patios deben permitir almacenar contenedores a mayor altura, equipos modernos y la construcción de un muelle adicional. Estos trabajos garantizarían una profundidad de 14 metros, facilitando la atención de buques con capacidad de transportar hasta 9.000 contenedores.

Ventajas del Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico en Caldera, en Costa Rica y en el sector exportador

Ventajas del Plan en Puerto Caldera

Este plan fue creado únicamente para mejorar la Terminal Marítima de Caldera, cuyo fin es llegar a competir con otros puertos que están en niveles más altos, así ser más competitivos en el mercado mundial, lograr crear mejores relaciones con otros mercados internacionales y de esta forma, ser parte de los grandes.

Según Mundo Marítimo (2019), indica que las obras deberían empezar en el año 2021 a pesar de que a la Sociedad Portuaria de Caldera le quedan seis años de contrato, el INCOP aprobó utilizar el protocolo de negociación contractual con el actual operador, solo con el fin de ampliar el puerto, apegándose a la mejor opción del plan. "Es imposible posponer la modernización de Puerto Caldera, esta es una emergencia nacional que necesita resolver la creciente demanda año tras año de los servicios de la terminal que, a su vez, lograrían dinamizar el desarrollo económico del país ayudar a disminuir el desempleo en el Pacífico Central", comentó el presidente ejecutivo del INCOP, Juan Ramón Rivera.

Este Plan lo que busca precisamente es esto, lograr ensanchar oportunidades no solo para la terminal, sino para el país, su economía, el sector encargado de exportar e incluso importar, con mejoras en ciertas partes. La idea es agregar nuevos puntos para el ingreso de buques, ampliando distintos sectores, entre otros alcances de la propuesta.

Ventajas del Plan en el país y su economía

Como menciona Córdoba (2019), asimismo se necesita que paralelamente a esta modernización se dé la ampliación de la Ruta 27 que conecta con esta importante Terminal Marítima, dado que esto superó los requerimientos del sector exportador y de la población en general; es indispensable que la Ruta 27 sea mejorada para aumentar el desarrollo y el progreso nacional.

Es sumamente importante saber que este plan no solo busca beneficiar a la Terminal Marítima en infraestructura, sino que estas mejoras van a permitir más desarrollo, van a generar más movimientos de operaciones en el puerto, esto significa buenos impactos en el desarrollo del país como se mencionó anteriormente, las mejoras de carreteras, apertura de mercados y crecimiento del empleo en los pobladores de la Región del Pacífico Central.

Según Rafael Arias (2017), menciona que si Costa Rica invirtiera en la infraestructura de Puertos se podrían generar 5.500 empleos directos e indirectos, se fortalecerían las exportaciones y se lograría una reactivación de la economía. Lograr un aumento del 1% en la demanda de los sectores con la industria marítimo-portuaria podría representar un aumento de 550 hasta 5500 puestos de empleo.

De lo que se puede reflejar que, el hecho de implementar el plan de inversión no solo beneficiaría directamente a las personas que utilizan el puerto como vía principal para sus negociaciones, sino también para los habitantes del país, generando mejores oportunidades de empleo y de desarrollo general para Costa Rica.

Ventajas del Plan en el sector comercial exportador costarricense

El hecho de que se dé una mejora en la Terminal Marítima de Caldera generará grandes impactos para el sector comercial exportador del país, ya que estos son los que utilizan principalmente esta vía de salida para sus mercancías, que, a pesar de sufrir un colapso, no se deja de exportar por este medio.

Según Canales (2020), el hecho de que no se dé una inversión en el puerto castigaría a los usuarios que utilizan Caldera a pagar casi \$800 millones en costos por espera por el colapso que está viviendo este sector, y por las oportunidades de negocios que se pierden,

principalmente con China; hay un impacto negativo en la competitividad por la falta de equipo moderno y por la pérdida de explorar o ampliar nuevas industrias.

Como se puede ver el hecho de que se puedan dar estas mejoras, conllevaría a no perder más negocios internacionales; este negocio no solo beneficia a los exportadores, sino que más bien establece mejores relaciones comerciales a nivel mundial, ya que se contaría con una infraestructura más ágil y eficiente, para que los exportadores comiencen a llegar a nuevas rutas con la ayuda de las navieras.

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

Enfoque

El enfoque elegido es el cualitativo, esto debido a que se van a ver reflejadas cifras de inversión, aumento en capacidades infraestructurales del Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico y se van a realizar entrevistas, tipo cuestionarios, al sector exportador lo cual se clasifica como este mismo; además, se va a analizar el contenido descriptivo. Por lo tanto, a través de este enfoque se verán reflejados los impactos que tiene este Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico, en el sector comercial exportador costarricense.

De acuerdo con Hernández y Mendoza (2018), define esta metodología de investigación así: "La investigación desde la ruta cualitativa se enfoca en comprender los fenómenos, explorándolos desde la perspectiva de los participantes en su ambiente natural y en relación con el contexto. Seleccionas el enfoque cualitativo cuando tu propósito es examinar la forma en que ciertos individuos perciben y experimentan fenómenos que los rodean, profundizando en sus puntos de vista, interpretaciones y significados." (p.390).

El objetivo es recolectar información del Plan Maestro Portuario creado para el Litoral Pacífico, por medio de las entrevistas que se van aplicar al sector comercial exportador costarricense, y, a partir de esto, se analizan las distintas variables o temas de interés que conlleva el plan, que se convertirán en mejoras al proyecto del nuevo Plan Maestro Portuario y las respuestas de las entrevistas al sector comercial exportador, de cara a los impactos que va a tener este proyecto.

El Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico representa inversiones, aumentos en capacidades infraestructurales, requiere un análisis exhaustivo y la valiosa recopilación de información textual; además, conviene comprender la forma explicativa de los impactos que puede generar este Plan Maestro, y con él se busca determinar el principal objetivo de esta investigación.

Método

El método o el diseño seleccionado en la investigación es el fenomenológico, ya que se deben de recolectar y analizar las respuestas de opinión propia de los 9 entrevistados, sujetos de la investigación, información que lleva como norte el fenómeno que corresponde

al impacto que tendrá el plan en Puerto Caldera, en la Zona del Pacífico Central y para Costa Rica, en general.

De acuerdo con Hernández y Mendoza (2018) en el método o diseño de la investigación cualitativa se encuentra el fenomenológico, que explica que “en lugar de generar un modelo a partir de ellas, exploras, describes y comprendes lo que los individuos tienen en común de acuerdo con sus experiencias ante un determinado fenómeno.” (p.548)

Respecto a lo anterior, tomando como base el significado del método de la investigación cualitativa, se puede asumir que este cumple con las características de lo que se busca resolver en esta investigación, como es el impacto que puede llegar a generar al implementar este plan portuario, con ayuda de la opinión del sector exportador costarricense.

Fuentes de información

Las fuentes de información son el principal medio que se utiliza para recolectar los datos de interés en la investigación. En este proceso de investigación se van a utilizar fuentes primarias y secundarias; se van a consultar exportadores costarricenses que utilicen el Puerto Caldera para el envío de mercancías, como fuente primaria; y como fuente secundaria, el principal documento es el Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico.

Fuente primaria

La población corresponde a todas las personas que se han seleccionado en la muestra y que aportan algunos datos de interés para la investigación; en este caso, el tamaño de la muestra corresponde a nueve personas o empresas exportadoras costarricenses, que utilicen Puerto Caldera como punto conector para exportar mercancías; a estos se le va a aplicar el instrumento de entrevistas para recolectar y analizar los datos que se manipularán con el rigor y la mayor objetividad posible, en el proceso de investigación.

Fuente secundaria

La fuente secundaria corresponde al documento mencionado anteriormente siendo este el Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico, buscando en este obtener información y analizarla para determinar los posibles impactos que el Plan Maestro pueda generarle a los exportadores costarricenses.

Muestra

Es una fuente importante para la recolección de datos; se estudia a un subconjunto de la población, buscando obtener respuestas de esta para tener conclusiones acerca del tema en investigación.

Según Hernández y Mendoza (2018) la muestra es una parte fundamental de la investigación, por lo que mencionan:

(...) “el muestreo cualitativo está normalmente orientado por uno o varios propósitos. Las primeras acciones para elegir la muestra ocurren desde el planteamiento mismo y cuando seleccionas el contexto, en el cual esperas encontrar los casos o unidades de muestreo que te interesan. En las investigaciones cualitativas te cuestionas qué casos requieres inicialmente y dónde puedes encontrarlos.” (p.426)

De acuerdo con lo anterior, la muestra corresponde a nueve personas o empresas exportadoras que utilicen Puerto Caldera para establecer relaciones internacionales y despachar sus mercancías a otros países, para esto se deben recolectar datos a nivel de opinión de cada persona o compañía.

Tabla 5. Muestra

Entrevistado	Puesto	Empresa	Razón
Entrevistado 1	Departamento exportador	Café Britt CR	Conocimiento de exportar por medio de Puerto Caldera
Entrevistado 2	Exportador directo	Biomar	Conocimiento de exportar por medio de Puerto Caldera

Entrevistado 3	Gerente de operaciones	Elogis CR	Conocimiento logístico.
Entrevistado 4	Gerente consolidador de carga	Intercontinental kargo	Conocimiento logístico y experiencia en exportaciones.
Entrevistado 5	Gerente de operaciones	Sealand, Maersk y Hamburgsud	Conocimiento logístico y experiencia en exportaciones.
Entrevistado 6	Departamento exportador	Evergreen	Conocimiento logístico y experiencia en exportaciones.
Entrevistado 7	Consolidador de carga	Eculine	Conocimiento logístico y experiencia en exportaciones.
Entrevistado 8	Compras y ventas internacionales	Hologic	Experiencia en exportaciones.
Entrevistado 9	Funcionario Público	Dirección General de aduanas	Ex trabajador de Puerto Caldera, que brinda conocimiento

Nota: Elaboración propia

Criterios de inclusión y exclusión

Son los criterios que se utilizan para determinar si una persona cumple y va a ser parte de la investigación o no, precisamente con las características que se plantean en este apartado.

Criterios de inclusión

- Exportadores que despachan mercancías por medio de Puerto Caldera.
- Expertos que tengan conocimiento sobre el Plan Maestro que se le va a implementar en Puerto Caldera.

Criterios de exclusión

- Comerciantes que despachen mercancías por Puerto Moín
- Sector comercial importador costarricense
- Personas o empresas que no cuenten con un volumen mensual de al menos 2 TEUS de exportaciones por Puerto Caldera

Categorías de Análisis

Esta va a ser la unidad de la cual se necesita información para la investigación; se puede reflejar además como un objeto de medición; esto quiere decir que son los individuos, y los documentos, los que van a aportar más información a la investigación.

Categoría de Análisis Cualitativo

Tabla 6. Cualitativo

Objetivo	Categoría de Análisis	Subcategoría	Definición conceptual	Instrumento	ítem
Justificar el Puerto Caldera como punto clave para comercializar mercancías del país y del sector comercial exportador costarricense.	Puerto Caldera como punto conector para comercializar mercancías	Importancia del Puerto Caldera	Importancia es la cualidad de lo importante, algo o alguien relevante, destacado o de mucha entidad. (Merino, 2013)	Entrevista	Pregunta 1
		Ventajas por su posición geográfica	Una ventaja es una superioridad o una mejoría de algo, en este caso del puerto. (Merino, 2013)	Entrevista	Pregunta 2
		Situación actual del puerto	La palabra actualidad es el tiempo presente, a lo que está sucediendo ahora, es	Entrevista	Preguntas 3, 4,5, y 6

			<p>decir, a aquellos sucesos, acontecimientos, que se producen al momento de un estudio. (Ucha, 2013)</p>		
		Exportaciones en la actualidad	Una exportación es básicamente todo bien y/o servicio legítimo que el país productor o emisor (el exportador) envíe como mercancía a un tercero (importador), para su compra o utilización. (Oca, 2015)	Entrevista	Pregunta 5 y 6
Identificar las ventajas y los riesgos del Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico para el sector comercial exportador costarricense durante el primer semestre 2021.	Ventajas y riesgos del Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico para el sector comercial exportador costarricense	Aumentos en capacidad infraestructurales	Es la transformación de instalaciones locativas de un territorio, la creación de nuevas rutas de acceso, servicios básicos y la adecuación de centros de recreación cultural; con el fin de mejorar el nivel de vida de un habitante en una sociedad. (Munar, 2004)	Análisis de contenido y entrevista	3.9.3.2, 3.9.5, 5, 5.1.7, 5.2,5.3 Pregunta 10 y 12
		Inversiones al Puerto	Una inversión es una actividad que consiste en dedicar recursos con el objetivo de obtener un beneficio de cualquier tipo. (López, 2018)	Entrevista	Pregunta 8 y 11
				Entrevista	Pregunta 9

		Mejora en competitividad	La competitividad es la capacidad de una persona u organización para desarrollar ventajas competitivas con respecto a sus competidores. Obteniendo así una posición destacada en su entorno. (Roldán, 2016)		
		Riesgos del Plan	El riesgo es la incertidumbre generada por la evolución y resultado de un suceso en concreto. Este suceso puede abarcar cualquier ámbito. (Llamas, 2020)	Entrevista	Pregunta 13
		Desventajas infraestructural es	Circunstancia de ser peor o estar en peor situación una cosa respecto a otras de la misma naturaleza con la que se compara en este caso infraestructura (Ontòneda, 2020)	Entrevista tipo cuestionario	Preguntas 3 y 7

Elaboración propia con datos obtenidos de la presente investigación 2021

Instrumentos

Los instrumentos son los recursos que se pueden utilizar en la investigación o que se deben aplicar en el estudio, cuyo fin es obtener los datos necesarios para este proyecto, con el propósito de generar un análisis que dé respuesta a la pregunta problema.

Seguidamente, se verán reflejados los instrumentos que se utilizarán para este estudio, que según Hernández y Mendoza (2018) "son varios los instrumentos, como las entrevistas o los grupos de enfoque; lo cual es parcialmente cierto. Pero, la verdadera respuesta y que constituye una de las características fundamentales del proceso cualitativo de investigación es: el propio investigador. Sí, el investigador es quien, mediante diversos métodos o técnicas, recoge los datos." (p.443)

Entrevista

Por medio de la entrevista cualitativa tanto oral como en forma de cuestionario, se aplicará a una muestra del sector exportador comercial costarricense. Este sector dará su opinión y serán puntos claves en la investigación, cuya perspectiva del exportador debe responder de alguna forma al objetivo de este estudio.

Según Hernández y Mendoza (2018), define que la entrevista cualitativa es más íntima, flexible y abierta que la cuantitativa, a través de las preguntas y respuestas se logra una comunicación y la construcción conjunta de significados respecto a un tema. En las primeras preguntas, el entrevistador realiza su labor siguiendo una guía de preguntas específicas y se sujeta exclusivamente a esta (el instrumento prescribe qué cuestiones se preguntarán y en qué orden)." (p.449)

Dicho lo anterior, a través de la entrevista se desea obtener puntos de vista de cada persona o empresa como exportador de mercancías por medio de Puerto Caldera, con el fin de lograr ampliar la investigación y obtener respuestas que van a permitir ver todo desde una perspectiva diferente.

La entrevista tipo cuestionario será con preguntas generales; empezará por lo más general hasta llegar a los impactos que puede generar el Plan Maestro Portuario para este sector comercial exportador; los cambios que se puedan presentar en la infraestructura del Puerto de Caldera, una vez que se ejecute dicho plan.

Análisis de contenido

Se analizará la información que brinde el documento nacional del Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico, así como también aquella información procedente de noticieros que mencionan distintos puntos de vista acerca de este plan para el país.

Hernández y Mendoza (2018) mencionan lo siguiente: “Una fuente muy valiosa de datos cualitativos son los documentos, materiales y artefactos diversos. Te pueden ayudar a entender el fenómeno central de estudio. Prácticamente la mayoría de las personas, grupos, organizaciones, comunidades y sociedades los producen y narran, o delinean sus historias y estatus actuales. Te sirve para conocer los antecedentes de un ambiente, así como las vivencias o situaciones que se producen en él y su funcionamiento cotidiano y anormal.” (p.462)

Con base en los criterios anteriores, se puede deducir que, por medio de la información brindada por el Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico, se podrán obtener datos claves para la investigación que ayudarán a reflejar los impactos que teóricamente debe generar este plan, en distintas áreas del Puerto de Caldera.

Proceso de recolección y análisis de datos

La recolección y análisis de datos es indispensable para llegar a obtener conclusiones precisas que finalmente ayudaran a cumplir los objetivos planteados al inicio de la investigación.

En el presente trabajo de investigación se aplicará dos fases para recolectar la información necesaria, tanto en documentos como en la entrevista tipo cuestionario. Esta entrevista se aplicará al sector exportador, cuya información será analizada para lograr los objetivos planteados al inicio de la investigación.

Como primera fase, se aplicará la entrevista tipo cuestionario, la cual consta de una serie de preguntas generales y de opinión propia de cada empresa o persona, que exporte por medio de Puerto Caldera y que comente las ventajas que podrían tener ellos a la hora de exportar, una vez que se haya implementado este Plan Maestro, en la Terminal de Caldera.

Como segunda fase, se recolectará información del documento nacional del Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico y de distintas noticias nacionales, donde se mencione al Puerto Caldera en su actualidad y los cambios que se podrán ver reflejados, especialmente después de implementarse el plan.

Los dos instrumentos, tanto la entrevista tipo cuestionario como el análisis de contenido, serán de forma virtual, debido a que el documento está en la red y actualmente con el COVID-19, las empresas o personas no están aceptando realizar este ejercicio personalmente; por lo tanto, se van a realizar virtualmente.

Una vez se haya recolectado toda la información clave para la investigación, se realizará un análisis en donde se evidencien los impactos del Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico sobre el sector comercial exportador costarricense en el primer semestre 2021.

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS

En este capítulo se busca analizar y plasmar cada resultado que da la muestra elaborada en el capítulo tres; la muestra corresponde a un total de nueve personas de las cuales se recibieron las respuestas, tanto de manera oral como escrita, acerca del tema en investigación. A cada persona se le realizó un total de 14 preguntas basadas en los impactos que se pueden dar para ellos como sector exportador, si se logra mejorar y/o reestructurar la Terminal de Puerto Caldera.

En la siguiente tabla se puede visualizar las categorías y subcategorías de análisis que se elaboraron con base en los objetivos específicos de esta investigación, para redactar y describir la respuesta de cada entrevistado y, de esta forma, plasmar los resultados de la investigación.

Tabla 7. Categorías y subcategorías de análisis

Categoría de análisis	Subcategoría
Puerto Caldera como punto conector para comercializar mercancías	<ol style="list-style-type: none"> 1. Importancia del puerto 2. Ventajas por su posición geográfica 3. Situación actual del puerto 4. Exportaciones en la actualidad
Ventajas y riesgos del plan para el sector comercial exportador costarricense	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aumentos en capacidad infraestructural 2. Inversiones al puerto 3. Mejora en competitividad 4. Riesgos del plan 5. Desventajas infraestructurales

Elaboración propia

Categoría de análisis 1: Puerto Caldera como punto conector para comercializar mercancías

En esta categoría de análisis es una guía para identificar en las respuestas de los entrevistados, su criterio sobre si Puerto Caldera es un punto conector indispensable para comercializar las mercancías; se debe valorar la importancia y ventajas de la terminal marítima, entre otros puntos, y si implementando el plan se lograrían mejores resultados.

De la primera categoría de análisis se logra obtener las siguientes 3 subcategorías:

- Importancia del puerto
- Ventajas por su posición geográfica
- Situación actual del puerto

Subcategoría 1: Importancia del Puerto de Caldera

Descripción

Definir la importancia del Puerto para Costa Rica y para el sector comercial exportador costarricense, es esencial para analizar si realmente el hecho de invertir en mejoras de la Terminal Marítima de Caldera va a reflejar algún impacto en el servicio de

exportación e importación de mercancías y en el desarrollo sociocultural de la zona del Pacífico Central y de Costa Rica. Esto se logrará constatar por medio de las respuestas de los nueve entrevistados y de las opiniones del sector exportador del país. Se mencionan las preguntas que se plantearon a los sujetos de la muestra.

¿Considera que Caldera es importante para usted cómo exportador? Justifique su respuesta

Y se obtuvieron las siguientes respuestas de los entrevistados:

- *“Es un puerto estratégico y necesario para ciertos destinos, sin embargo, varía según la necesidad de los embarques, en nuestro caso Caldera es un punto importante, por este se sacan todas las mercancías que van hacia Perú y Chile, principalmente de carga refrigerada.” (Entrevistado 1)*
- *“Por nuestra ubicación (Cañas), el Puerto de Caldera nos facilita la operación hacia Ensenada, México, en este destino se tiene el negocio más fuerte para nuestra empresa y es importante ya que nos ayuda con la reducción de costos.” (Entrevistado 2)*
- *“Este Puerto de Caldera queda en segundo plano definitivamente para nosotros; el que más utilizamos es Moín, tal vez por temas de rutas y destinos, sin embargo, para México es mejor opción.” (Entrevistado 3)*
- *“La principal razón por la que creo que Caldera se considera importante es por las rutas y los tiempos de tránsito que se pueden obtener, como por ejemplo para Suramérica la mayoría de los países como Colombia, Perú, entre otros y México es que si no se cuenta con una ruta directa igual la duración es bastante competitiva.” (Entrevistado 4)*
- *“Si por supuesto porque hay mucha oportunidad, principalmente para nosotros que exportamos carga refrigerada como piña, necesitamos costos más bajos y tiempos de tránsito más cortos por el tipo de producto y por supuesto que vía Caldera nos genera mayores ventajas en estos factores, por eso consideramos que es bastante importante en nuestro caso.” (Entrevistado 5)*

- *“Sí claro, Caldera es sumamente importante, realmente no sé cuanta es la cantidad de TEUS que maneja en comparación con Moín, pero el volumen que se mueve en esta terminal de Caldera es bastante grande; se puede decir que de miles, sin embargo creo que una de las acciones que tiene que hacer el gobierno es modernizar este puerto o hacerlo completamente nuevo para poder seguir manteniendo estos volúmenes, ya que no solo sería ventaja para los exportadores sino también para el país.” (Entrevistado 6)*
- *“Sí, porque si mi producto es FCL y el origen está en la costa del Pacífico, me sirve más; pero dependo de las rutas y los servicios que las navieras dan.” (Entrevistado 7)*
- *“Sí, considero que es importante, para los productos que exportamos a Asia, es mejor en tiempos de tránsito y en costos, lo que genera que podamos seguir manteniendo esta relación comercial con estos destinos.” (Entrevistado 8)*
- *“No soy exportador directo, ni trabajo en una empresa relacionada con exportaciones; sin embargo, no es necesario estar involucrado en ese sector para saber que Puerto Caldera beneficia de muchas formas a los exportadores y al país como tal; no considero que sea posible el hecho de pensar en que solo exista puerto Moín, porque el país perdería competitividad y oportunidad de negocios.” (Entrevistado 9)*

Análisis

Como bien se puede analizar de las respuestas de los nueve entrevistados, Caldera es uno de los puertos más importantes para Costa Rica, por las rutas y destinos a los que tiene acceso; de la muestra de 9 personas, el 100% de los entrevistados dio su respuesta precisamente afirmativa sobre la importancia de esta Terminal Marítima, pues sí se considera un punto conector indispensable no solo para ellos como exportadores, sino además para el país; indican que les genera oportunidades en el mercado asiático más que todo, por contar con mejor tiempo de tránsito que APM Terminals para ciertas rutas y costos.

Y no solo para el mercado asiático, sino distintos destinos a nivel mundial, a pesar de que no cuenta con una infraestructura que le permita realmente ofrecer buen servicio a las

empresas y exportadores directos, estos mismos por costos y tiempos de tránsito lo escogen para enviar sus mercancías y seguir manteniendo las relaciones comerciales con clientes con quienes ya mantenían un negocio; sin embargo, es sumamente necesario que se realicen estos cambios a la terminal, según indican los entrevistados.

Según Umaña (2020), el sector exportador e importador del país, así como la misma concesionaria Sociedad Portuaria de Caldera (SPC), vieron la necesidad de comenzar a presionar a las autoridades para modernizar las instalaciones de Puerto Caldera, para mejorar la competitividad del país y del sector exportador.

Se puede denotar como el hecho de que el sector exportador presione por obtener las mejoras en esta terminal, debido a que sigue siendo realmente importante para ellos enviar sus mercancías, lograr mejorar y generar oportunidades de crecimiento para sus empresas.

Subcategoría 2: Ventajas por su posición geográfica

Descripción

Reflejar las ventajas con las que cuenta el puerto, es uno de los puntos para lograr ver si es indispensable como Terminal Marítima para el intercambio de mercancías. Se les planteo la siguiente pregunta:

¿Cree que la posición geográfica en la que se encuentra Puerto Caldera es un punto estratégico y que genera alguna ventaja respecto a otros puertos costarricenses? Justifique su respuesta

De lo cual los entrevistados opinaron lo siguiente:

- *“Es estratégico para ciertos destinos donde, por el puerto de transbordo, es mejor opción salir por Caldera, sin embargo, tiene sus puntos negativos en cuanto a congestión portuaria y procesos de carga y descarga de contenedores, donde el puerto de Moín es más eficiente.” (Entrevistado 1)*
- *“Sí, consideramos que su posición es buena para muchas rutas principalmente en nuestro caso y por los clientes que tenemos en el norte de México, el Puerto de Caldera nos facilita la operación y reduce costos de flete*

local y eso nos genera beneficios a nosotros como empresa.” (Entrevistado 2)

- *“Si, considero que, si tiene una buena posición geográfica, por las vías de acceso que tiene tanto en la costanera sur como interamericana, que permite conexiones con la zona norte, Guanacaste y zona sur en tiempos de transito internos muy cortos, sin embargo, creo que no se exporta lo suficiente y se busca más la opción de Moín por tema de manejos portuarios.” (Entrevistado 3)*
- *“Efectivamente, Caldera es un punto indispensable principalmente para las empresas que se encuentran en el Gran Área Metropolitana, en esta prácticamente se encuentran todas, por la misma cercanía este puerto siempre va a tener costos más competitivos en términos de fletes internos, además, es una ruta mucho más segura y estable, en comparación con la Braulio Carrillo que siempre está cerrada y se dan muchos robos.” (Entrevistado 4)*
- *“Si es estratégico porque es la puerta principal de nosotros para todo el sector de Asia y Estados Unidos de la costa Oeste, lo que pasa es que el puerto sufre problemas de infraestructura y ciertamente esto lo vuelve menos competitivo por esa razón.” (Entrevistado 5)*
- *“Sí, para mí la posición que tiene Puerto Caldera es bastante buena realmente, primeramente, porque está en el centro del pacífico y segundo porque se encuentra ubicado más cerca de San José, el problema es la infraestructura que actualmente tiene el puerto, está bastante viejo y deteriorado en comparación no solo con APM sino a nivel latinoamericano y mundial, lo que nos deja en los puertos con menor competitividad.” (Entrevistado 6)*
- *“No tanto, más bien dependería de la posición de la empresa y del Origen al que exporta, pero la mayoría sale por Limón, por lo menos en nuestra empresa. Se podría buscar esta información en PROCOMER, pero Caldera es una maravilla, más barato, más agilidad, antes de la llegada de APM considero que era mejor...” (Entrevistado 7)*

- *“No realmente, creo que la que tiene mayor beneficio geográficamente es la ruta de Moín porque nos conecta directamente con el puerto de Miami, que es nuestro principal destino, de igual forma por Caldera considero que los productos que salen y los destinos son muy precisos, no hay tanta variedad.” (Entrevistado 8)*
- *“Sí claro, este puerto está en una ubicación geográfica importante por lo que cuenta con salida a diferentes destinos y puertos, como lo es Asia, este se acomoda muy bien a esta ruta y considero que es fundamental por temas de costos y tiempos de tránsito, sin embargo, no mejor que Moín.” (Entrevistado 9)*

Análisis

Según PROCOMER (2020): Por la posición geográfica que tiene Caldera se ve beneficiado, ya que cuenta con excelentes vías de acceso como la Ruta 1 o Carretera Interamericana, la Ruta 27, a Ruta 34 o carretera Pacífica Fernández o Costanera Sur. Esto le permite mantener conexión vía terrestre con los países fronterizos de Panamá y Nicaragua; además, Puerto Caldera mantiene cercanía con la Gran Área Metropolitana (GAM).

En esta pregunta se obtuvieron diversas respuestas de los entrevistados; el 77% efectivamente piensan que Caldera se encuentra en una buena posición geográfica precisamente por estar en el sector del Pacífico, que le da acceso a destinos que a lo mejor por Moín no serían factibles; además, hablando internamente en Costa Rica, la Terminal Marítima de Caldera, se encuentra muy cerca del Gran Área Metropolitana, donde se encuentran ubicadas la mayoría de empresas, y este es un beneficio para fletes internos desde sus bodegas hasta este puerto, ya que la duración en carretera es menos y el costo es más accesible, si se compara con APM Terminals.

Por otro lado, el 23% de los entrevistados indican que ellos no consideran que Caldera cuente con una mejor posición que APM Terminals; ciertamente, mencionan que la terminal de Moín maneja más rutas, las cuales son más estratégicas y que les permite llegar a más destinos, señalan que Caldera se encuentra rezagado, brindando solo oportunidades para destinos como Asia.

De la muestra anterior se puede reflejar cómo el mayor porcentaje está de acuerdo en que la posición geográfica de Caldera realmente es fundamental y estratégica; ciertamente, cada puerto tiene sus rutas fuertes, pero a pesar de que esta Terminal Marítima no está en sus mejores tiempos, y que se dio la creación de APM Terminals, este sigue manteniendo sus volúmenes de envío de mercancías por comodidad, costos y mejores tiempos de tránsito para ciertas rutas.

Subcategoría 3: Situación actual del Puerto de Caldera

Descripción

Se plantearon dos preguntas distintas para esta subcategoría, con el propósito de lograr ver la realidad que cruza actualmente Caldera; la infraestructura que tiene, si vive un colapso o estancamiento, y con esto, ver qué tan necesaria sea la inversión en Puerto Caldera.

Se hizo una primera pregunta y es la siguiente: ¿Cree que Caldera sufre un colapso o estancamiento por su infraestructura? Justifique su respuesta.

Con esto los entrevistados dieron como respuesta:

- *“Si, cada cierto tiempo colapsa el puerto y se generan bastantes atrasos por el mismo tema de infraestructura, además, la falta de personal que hay para la carga y descarga de contenedores que generar muchos atrasos para la entrada y salida de mercancías.” (Entrevistado 1)*
- *“Sí, es un hecho que Caldera sufre un colapso y considero que es necesario realizar una inversión para modernizarlo, ya que la capacidad actual de atraque produce retrasos y resta competitividad.” (Entrevistado 2)*
- *“No, la verdad creo que logra solventar bien el volumen que tiene que manejar y que brindan los exportadores, al menos en mi caso nunca he tenido problema de que se quede algún contenedor por tema de capacidad u otro.” (Entrevistado 3)*
- *“Si bien es cierto el Puerto de Caldera ha venido con ampliaciones importantes en su capacidad operativa, como el muelle granelero que se creó hace cuatro años aproximadamente, este venía a desahogar un poco la congestión que se brindaba, sin embargo, es común en la actualidad*

encontrar barcos en bahía esperando por una posición de atraque, lo que genera estos problemas, además que solo podemos recibir vapores tipo feeder, que no tienen tanta capacidad y definitivamente logran colapsar el puerto.”(Entrevistado 4)

- *“Por supuesto, totalmente, son varios puntos a tocar realmente, Caldera es un puerto que quiere trabajar como de primer mundo contando con una infraestructura de tercer mundo, empezando por lo más básico contamos solo con muelles en los cuales solo uno cuenta con un calado considerable para poder recibir buques un poco más grandes y con mayor capacidad, esto es un problema debido a que es imposible traer realmente buques con mucha capacidad porque dependemos del calado, después la operación en patio es muy manual porque ellos aún siguen trabajando con grúas, donde la operación es bastante lenta, cosa que en un puerto de primer mundo no se manejan porque utilizan otras formas como brazos eléctricos donde se acomodan los contenedores y agilizan más el proceso, por otro lado, las grúas porticas con las que cuentan que son solo 2, y esto hace que la operación y la productividad de los barcos sea sumamente lenta a la hora de cargar y descargar contenedores, otro problema es la salida y entrada de contenedores, que colapsa y todos los transportistas duran horas para ingresar o salir, estas son algunas de las razones por las que considero que el puerto mantiene un colapso y estancamiento, y el problema es que no se está haciendo nada por solventarlo, no se puede por la concesión en la que se encuentra. Actualmente, en las últimas semanas se ha visto que los niveles de colapso han incrementado y realmente nos está afectando de forma directa.” (Entrevistado 5)*
- *“Lo que pasa con Caldera es que a pesar de su infraestructura se mueve muchísima carga y esto por supuesto que es bueno, sin embargo, no hemos logrado ver lo indispensable que es darle una mejoría al puerto, actualmente APM cuenta con 6 grúas funcionando lo que genera más agilidad, un orden en las ventanas de atraque para cada vapor, en cambio en Caldera la situación es completamente distinta, se cuenta con dos grúas bastante*

deterioradas, frecuentemente se daña una y queda en funcionamiento para todos los buques que lleguen la otra, esto genera que no se respeten las posiciones de atraque, los vapores se van por tiempo, dejan mercancía en puerto, otro problema con el que cuenta Caldera es que se vive un colapso en la entrada y la salida principal de contenedores, como solo hay una vía, genera que muchas veces por el tráfico que hay los contenedores no puedan ser cargados, creo que a pesar de que es un puerto que tiene mucho movimiento, mucha productividad y valor para Costa Rica, no se le ha dado la importancia necesaria, y por esto se encuentra con estos problemas de infraestructura lo que genera un colapso y estancamiento, y lo que se puede traducir en pérdida de clientes y competitividad a nivel mundial.” (Entrevistado 6)

- *“Si claro, es una realidad que se vive esto, y con el pasar del tiempo se vuelve peor, se quedaron y no pensaron en la competencia que hizo la llegada de APM que también es privado.” (Entrevistado 7)*
- *“Creo que tal vez un colapso o estancamiento no, sin embargo, este si se encuentra un poco rezagado, no hay ningún tipo de expansión, se tienen los mismos muelles, y esto genera que el puerto tampoco sea competitivo, así que considero que la inversión es necesaria con un buen plan, pero no precisamente por vivir un estancamiento en este.” (Entrevistado 8)*
- *“Ciertamente se ha dicho que el calado con el que cuenta Puerto Caldera no permite recibir vapores grandes, por lo que afecta en temas de capacidad, por otro lado, la ubicación donde se encuentra no es la más conveniente, ya que se presenta bastante oleaje y esto genera que muchas veces los barcos no pueda anclar con facilidad y las mercancías no puedan ser cargadas en los buques, y por supuesto que esto genera que se den estancamientos en el puerto, donde más sufren son los exportadores porque rolean sus cargas.”(Entrevistado 9)*

También se les preguntó:

¿Considera que el tiempo de tránsito que se manejan para la llegada de las mercancías es adecuado? Justifique su respuesta.

Con esto los entrevistados dieron la siguiente respuesta:

- *“Dependiendo del tiempo y puerto de transbordo. Usualmente las cargas que pasan por México tienen un tiempo de transbordo muy largo y afecta la llegada de las cargas que se exportan de CR, lo que genera que haya muchas veces problemas si la carga urge en destino.” (Entrevistado 1)*
- *“El tiempo de tránsito a nuestro destino esta normal, no es extremadamente bueno, pero no nos ha generado problemas, siempre y cuando no haya congestión en el puerto de transbordo el tiempo es adecuado.” (Entrevistado 2)*
- *“Considero que es bastante extenso, sobre todo porque principalmente la carga que sale de Caldera es para el Oriente y el tema de los transbordos ya sea en Panamá o México, genera más atraso, por lo que creo que no es el adecuado.” (Entrevistado 3)*
- *“Actualmente considero que ningún tiempo de tránsito es el adecuado, el hecho de que haya rutas con 50 o 60 días de mercancías en el agua por temas de transbordos y demás, por supuesto que no son los que un exportador desea, pero esto se debe a un tema de infraestructura a nivel mundial, la mayoría de los puertos están congestionados y a la hora de hacer conexión, muchas veces los contenedores se quedan y afecta la llegada.” (Entrevistado 4)*
- *“Depende del destino, para todo lo que es para Asia, es normal ver los tiempos de tránsito que se manejan, y por ejemplo también dependería del exportador y el tipo de producto, ya que para los que exportan chatarra y madera, más bien ven como ventaja un tiempo de tránsito extenso porque los envían, sin tener un comprador y mientras la mercancía va en el mar, comienzan a ofrecer hasta conseguir un consignatario, ofreciéndoles la mercancía ya en destino en pocos días, sin embargo, el tema de los transbordos siento que es el problema, muchas veces se presentan colapsos en los puertos que se realizan y eso implica atrasar la carga, ya ahí no es*

culpa del exportador como tal, sino de la ruta que se tiene que tomar, si Caldera fuera más competitivo se podría crear una terminal de conexión y esto beneficiaría los tiempos de tránsito hacia otras rutas no precisamente Asia.” (Entrevistado 5)

- *“Hay bastantes variantes, si hablamos en general, puedo decir que a destinos como Balboa, Nicaragua, Honduras, Guatemala, México, se manejan un tiempo de tránsito bueno ya que es entre los 1 y 15 días aproximadamente, sin embargo, en tema de destinos en Asia, el tiempo de tránsito que se maneja es bastante extenso entre los 35 y 50 días aproximadamente, aunque creo que por la lejanía es normal que se cuente con esta duración, y en el caso de nuestra empresa como todas manejan el mismo tiempo, nos da ventaja porque el costo que tenemos es bastante bueno y los tipos de productos que se envían no tienen caducidad rápido, por lo que, los exportadores en este caso buscan mejores precios, entonces sí creo que los tiempos de tránsito la verdad son adecuados, aunque se podrían mejorar.” (Entrevistado 6)*
- *“Si vienen del Pacífico si, el destino principal para exportar por medio de Caldera es China, en este caso, en todos los países de Centroamérica es similar y esto es por la localidad, por ejemplo.” (Entrevistado 7)*
- *“Creo que a cualquier exportador o persona que trabaje en cadena de suministros siempre va a querer un menor tiempo de tránsito porque esto representa dinero, en esto no solo va a influir la duración en mar, para que este sea bueno también es importante la agilidad en cuestión de puerto, que tan rápido trabaja no solo en origen y en destino, sino también en los de transbordos, además el tiempo en procesos de aduanas y otros trámites, valorando lo anterior, considero que el que se maneja es regular, realmente se podría mejorar.” (Entrevistado 8)*
- *“Son bastante extensos, sobre todo para toda la parte de Asia que puede durar entre mes, mes y medio, tal vez por tema de transbordos, sin embargo, creo que podrían mejorar y así lograr que la relación entre el vendedor y comprador sea efectiva y se siga manteniendo.” (Entrevistado 9)*

Análisis

Según El Economista (2021), asegura que se reportan filas de hasta 400 contenedores para ingresar al Puerto de Caldera, por contar sólo con una vía de salida y otra de entrada; lo que encarece los costos de los exportadores y pone en riesgo el cumplimiento de contratos internacionales. El puerto se ha visto afectado por la saturación (a más del 90% de su capacidad) y un alto oleaje que implicó un fuerte congestionamiento "a un punto de colapso".

De los 9 entrevistados el 90% indicaron que efectivamente en Puerto Caldera se vive un colapso y no es reciente, viene de años; si bien es cierto, en la actualidad se pueden ver distintas noticias en las que mencionan como el puerto ya no da por su infraestructura, no cuenta con la capacidad para mover el volumen de carga que actualmente se está dando. Sin embargo, uno de los entrevistados menciona que él no considera que estos problemas están atacando a Caldera, que logra solventar bastante bien el volumen de exportaciones.

Sin embargo, a pesar de la respuesta de este entrevistado, se puede reflejar que el mayor porcentaje de las respuestas coinciden en que Caldera sí presenta problemas de infraestructura, que no solamente es de capacidad sino también por agilidad, con la que no cuenta; realmente esta Terminal Marítima se encuentra rezagada y año tras año, en lugar de dejarlo de utilizar, por el contrario, los exportadores comienzan a establecer más relaciones comerciales con nuevas rutas para enviar mercancías y no se cuenta con un puerto que dé seguridad y confianza, por lo que realmente es necesario que se invierta de una vez en la remodelación de la Terminal Marítima de Caldera, para mejorar competitividad del puerto y para beneficio comercial, tanto el país como el sector exportador.

Según Gudiño (2021), desde Caldera a Asia se exportan alrededor de 2.200 contenedores, esto significa aproximadamente 208 buques, que deben trasladarse a otros puertos y hacer transbordos, con tiempos de tránsito que se extienden hasta por 37 días por no contar con un puerto modernizado, lo que genera problemas para los exportadores y las negociaciones internacionales con las que cuentan.

Como se puede reflejar cada entrevistado mencionó distintos puntos, unos indicando que el tiempo de tránsito era extenso, otros que dependía de los destinos y otros que era normal por la distancia que existía entre cada país; sin embargo, cada una de las 9 personas mencionan un mismo tema: los transbordos.

Si bien es cierto, como estos mencionan el tema de los transbordos muchas veces o la mayoría, genera problemas y atrasos, o pueden causar ciertos daños a la mercancía, lo cual también se ve como una desventaja y estos puntos empeoran la situación y el tiempo de tránsito.

Finalmente, seis entrevistados de la muestra de nueve, indican que este es extenso, lo que quiera decir que el 77% de estos cree que el tiempo de tránsito que se maneja para la llegada de mercancías no es bueno; el porcentaje restante de los entrevistados, mencionan que es normal o regular por distancia, pero que se podría mejorar para ofrecer mejores servicios a los clientes en destino y es por esto que se está buscando implementar algún plan de inversión y que procure beneficiar a todos los que necesitan este puerto.

Subcategoría 4: Exportaciones en la actualidad

Descripción

Se elaboraron dos preguntas diferentes para esta subcategoría y se busca conocer de las exportaciones actuales que se manejan por medio de Puerto Caldera, cantidad de TEUS, frecuencia, tipo de productos y destinos a los que se envían. Por esta razón, se les planteó la primera pregunta:

¿Con qué frecuencia exporta por Puerto Caldera? ¿Cuántos TEUS mensuales exporta aproximadamente?

Y se obtuvieron las siguientes respuestas de los entrevistados:

- *“Exportamos varios contenedores mensualmente. La cantidad de TEUS varía por mes, aproximadamente 2 TEUS mensuales, aunque puede llegar a 4 TEUS, depende de la demanda que se esté presentando en destino de los productos.” (Entrevistado 1)*

- *“Estamos realizando despachos semanales, la demanda es bastante alta, principalmente a México y enviamos unos 20 a 25 contenedores por mes, lo que son entre los 40 y 50 TEUS.” (Entrevistado 2)*
- *“Manejamos pocas exportaciones por Caldera, la frecuencia de nuestros clientes es mensual, entre 1 o 2 contenedores, que son entre 3 o 4 TEUS.” (Entrevistado 3)*
- *“La frecuencia de exportación por medio de Caldera es semanal, y la cantidad de TEUS que enviamos es de 2 a 3 aproximadamente, algunas veces depende del cliente se llegan hasta 5 o 6.” (Entrevistado 4)*
- *“Son básicamente dos llamadas de barcos por semana, uno trabaja los miércoles y el otro los domingos, la cantidad es bastante relativa, en promedio unos 150 a 200 contenedores por semana, los que más se mueven son los contenedores 40HQ, y un aproximado de TEUS de 300 a 400.” (Entrevistado 5)*
- *“La frecuencia que utilizamos en la naviera es de tres a cuatro días ya que se ofrecen dos servicios una que va vía Manzanillo y otra que va vía Balboa, en esta depende del destino se puede ofrecer un mejor tiempo de tránsito, la cantidad de TEUS es bastante variable, hay semanas que se envían más contenedores que otras, a nivel general se están moviendo cientos de TEUS, dependiendo del tipo de mercancía puede que por cliente se muevan hasta cinco contenedores por salida.” (Entrevistado 6)*
- *“Por Caldera muy poco, prácticamente solo 1 contenedor por semana, y algunas veces menor, la mayoría de las navieras trabajan con Puerto Limón por la rutas y transbordos en Panamá, Colombia o México. Aproximadamente 4 TEUS mensuales.” (Entrevistado 7)*
- *“Nosotros como empresa exportamos un contenedor mensual vía Caldera, utilizamos más que todo lo que es la ruta del Caribe por Moín, sin embargo, para los destinos en Asia utilizamos la terminal de Caldera, los TEUS depende del tipo de contenedor, puede ser de 20 o 40, es decir 1 o 2 TEUS. (Entrevistado 8)*

- *“Creo que las exportaciones que se dan actualmente por medio de Puerto Caldera son bastante buenas, sino me equivoco anda por los 100 TEUS semanales, logrando mantener las funciones y operación del puerto.” (Entrevistado 9)*

Por otro lado, seguidamente se les interrogó:

¿A cuáles destinos envía sus mercancías? ¿Cuáles productos exporta?

Los entrevistados indicaron lo siguiente:

- *“Algunos de los destinos que enviamos productos son Colombia, Perú, Chile, Estados Unidos, Caribe, Europa. Los productos que exportamos por medio de Caldera son Café tostado, chocolates, souvenirs.” (Entrevistado 1)*
- *“En la modalidad marítima enviamos a Ensenada México, y el producto que exportamos es alimento para Peces el tiempo de tránsito también nos ayuda por el tipo de producto que manejamos.” (Entrevistado 2)*
- *“Utilizamos el puerto para enviar las mercancías a México, el tiempo de tránsito que se maneja considero que es bueno y genera ventajas para nuestros clientes ya que envían productos alimenticios.” (Entrevistado 3)*
- *“En su mayoría enviamos mercancías a Latinoamérica, tanto carga refrigerada como seca, como consolidada, y, por otro lado, a Europa a destinos como Dubai al Puerto de Jebel Ali y Alemania, los productos que se manejan son confites, chocolates y café verde.” (Entrevistado 4)*
- *“Los destinos que se manejan por Caldera son principalmente la costa oeste de Estados Unidos y todas las rutas hacia Asia, como China, Vietnam, Corea del Sur, entre otros, exportando sobre todo mercancías como chatarra, madera y carga refrigerada para Estados Unidos como piña.” (Entrevistado 5)*
- *“En destino contamos con dos servicios que son el LAE Sur que es toda la carga que enviamos a Balboa y de ahí a todo Suramérica y Caribe, esta ruta realmente es un poco más costosa y actualmente no estamos dando servicio porque hay un colapso en puerto, lo que genera que las mercancías no salgan rápidamente y el tiempo de tránsito más bien se alargue más de lo establecido*

que es entre los 15 y 18 días aproximadamente, y el LAE Norte, que cuenta con un tiempo de tránsito alargado, entre los 25 y 30 días aproximadamente a destinos como Chile o Perú, además, es por donde enviamos a todos los destinos de Asia entre estos Japón, China, Malasia, Corea, India, Singapur, Vietnam entre otros. Los productos que se exportan son madera, chatarra, productos alimenticios, carga general y carga peligrosa como fertilizantes.”
(Entrevistado 6)

- *“Nosotros exportamos a todo el mundo, no tenemos destino en específico, y todos los productos que cumplan con los requerimientos para ser exportados, nuestra ruta es vía Miami y de ahí movemos a hacia todo el mundo.”*
(Entrevistado 7)
- *“Movemos mercancías a distintos destinos, antes del 2020 la empresa lo que hacía era exportar a Estados Unidos, ahí se contaba con un centro de distribución que se encargaba de enviar las mercancías a destinos en todo el mundo, esto por estar dentro de un régimen de zona franca, actualmente con la ayuda de PROCOMER tenemos la ventaja que podemos enviar productos directos no solo a Asia, sino también a Europa, los productos que exportamos son dispositivos médicos para la salud de la mujer, para mamografías, diagnósticos y equipo para cirugías.”* (Entrevistado 8)
- *“Las principales rutas que se utilizan para la exportación de mercancías de Caldera es Asia, Europa y Suramérica como Chile y Perú, y los productos serían madera, chatarra, bananos, café, chocolates entre otros.”*
(Entrevistado 9)

Análisis

De la muestra anterior el 100% de los entrevistados indican que Caldera mueve un gran volumen de exportaciones semanalmente como mensualmente; son cientos de TEUS que esta Terminal Marítima maneja, a pesar de los problemas con los que cuenta, logra sacar las mercancías y apoyar al sector exportador a seguir manteniendo los negocios.

Todos los entrevistados indicaron los niveles que su empresa mueve por Caldera, tanto contenedores como TEUS, por lo que se puede definir que este sigue teniendo un impacto bastante fuerte en todas estas rutas; estos son algunos motivos por los cuales indican que mejorar la infraestructura del Puerto de Caldera, solo sería una gran oportunidad para el país.

Como menciona Chong (2021), Caldera es un puerto en el cual se exportan alrededor de \$2.13 millones diarios, y mueve el 12.8% de la totalidad del volumen de las salidas de mercancías anuales; sin embargo, su capacidad instalada se encuentra frágil ante cualquier cambio en condiciones.

Como bien mencionaron los entrevistados, este puerto sigue moviendo gran cantidad de contenedores anualmente, con todo tipo de mercancías; no se detiene y por esta misma razón tampoco se puede evitar el colapso al que lo están condenando las autoridades del Gobierno.

Como menciona PROCOMER (2020), el principal puerto del Pacífico Central es Puerto Caldera, ubicado en el golfo de Nicoya con fácil acceso desde y hacia el mar por medio de un canal. Cubierta por su océano Pacífico, convirtiéndola en importante fuente para distintos destinos como Suramérica, México, pero principalmente al mercado asiático y de Norteamérica.

El 100% de los entrevistados, indican que a pesar de que se menciona que Caldera solo compite para enviar a Asia, no es así y se refleja como siguen utilizando esta terminal marítima para distintos servicios y transporte de tipos diferentes de mercancía, no solo madera o chatarra, si no muchos otros productos de importancia para consumo nacional.

En las respuestas anteriores se puede demostrar cómo Puerto Caldera no es viable solamente para la ruta con destino a Asia, sino además, para otros países como lo es Estados Unidos, Chile, Perú, México, entre otros; el tiempo de tránsito con el que cuenta, a pesar de no ser realmente bueno, pero sí mejor que APM para ciertas rutas, y los costos que maneja logra que los exportadores sigan considerando a Puerto Caldera, como una buena opción, puesto que es evidente que también mueven todo tipo de mercancías, desde carga general, alimentos, hasta mercancías peligrosas.

El hecho de que se pueda implementar el plan de inversión en la Terminal de Caldera hará más competitivos y efectivos los tiempos de tránsito; esto traerá consigo la apertura de muchísimo más destinos y más rutas que permitirían ir creciendo exponencialmente las exportaciones y el proceso productivo de los exportadores.

Categoría de análisis 2: Ventajas y riesgos del plan para el sector comercial exportador costarricense

En esta categoría de análisis se busca ver las ventajas y los riesgos que puede generar el plan para el sector comercial; y con base en las respuestas de los entrevistados, establecer cada una de estas ventajas y/o desventajas, según consideran los mismos exportadores que se pueden generar por causa de las mejoras en la Terminal Marítima de Caldera.

Subcategoría 1: Desventajas infraestructurales

Descripción

Definir las desventajas infraestructurales con las que cuenta Puerto Caldera actualmente, ya sea por tema de estancamiento, colapso, calado, entre otros. Razón por la cual se les planteó la siguiente pregunta:

¿Qué piensa sobre el hecho de no poder recibir buques de gran tamaño en este Puerto?
¿Cree que genera un problema para los exportadores? Justifique su respuesta.

Los entrevistados han respondido lo siguiente:

- *“Sí, nos ocasiona varios problemas entre ellos, genera retrasos ya que estos buques deben atracar en otros puertos, para hacer transbordos, el hecho de descargar y cargar los contenedores en otra terminal para enviarlo lo que genera reprocesos que se pueden agilizar si pudiéramos recibir vapores de mayor tamaño por calado.” (Entrevistado 1)*
- *“Sí, nos afecta directamente por temas de capacidad, lo que genera no poder muchas veces enviar la cantidad de mercancía que se quiere en un mismo vapor y además logra restar competitividad al país y al sector exportador.” (Entrevistado 2)*

- *“Sí por supuesto, genera problemas, más que todo por tema de capacidades de los vapores, mejorando esta parte del calado generaría más competitividad para el puerto.” (Entrevistado 3)*
- *“Definitivamente es muy lamentable, ya que ciertamente es el puerto que conecta con Asia y aunque Costa Rica no posee la cantidad de carga suficiente para justificar que un barco madre venga de forma directa al puerto de Caldera, si podría ser una conexión de otros países para las mercancías con tránsito, por medio de transbordos, si se pudieran recibir estos vapores, sin embargo, no considero que genera problemas al sector exportador ni las exportaciones, ya que a la fecha no se ha demostrado que tenemos bastante carga que se esté quedando sin exportar por falta de capacidad en los buques, pero sí creo que como país traería un gran beneficio en términos de empleo, de posición a nivel internacional y en participación dinámica comercial mundial.” (Entrevistado 4)*
- *“En mi opinión si, realmente nos genera problemas porque por ejemplo poder recibir un buque de un calado profundo nos abriría las puertas a poder integrarnos más al mercado mundial, para poder suplir estos países de primer mundo, y que Costa Rica comience a ser más reconocido, se necesitaría enviar más mercancías, y para realizar esto, se necesitaría contar con más capacidad en los vapores, esto sería solamente de buscar oportunidades que actualmente se consideran imposibles por tema de infraestructura, pero que mejorándola va a generar solo grandes beneficios, por esto es sumamente importante mejorar el calado de Puerto Caldera y así lograr ser más competitivos.” (Entrevistado 5)*
- *“Sí un problema bastante grande para los exportadores, el no poder recibir buques de gran tamaño limita bastante el envío de mercancías, por ejemplo, acá pueden llegar vapores de 3000 TEUS, pero es bastante sencillo que se llenen rápidamente, ya que en un buque van al menos tres navieras, sin embargo, si pudiéramos recibir de mayor capacidad con mejor calado, se puede ofrecer más espacio a los exportadores dándose un aumento de envío de mercancías.” (Entrevistado 6)*

- *“Claro que genera un problema para los exportadores porque aumentan los tiempos de tránsito considerablemente. Si pudieran llegar buques más grandes habría mejores conexiones.” (Entrevistado 7)*
- *“Por supuesto que genera problemas y no solo para el sector exportador, sino también para las navieras ya que no son rentables para estas, contar con menores calados, menor capacidad, el tema de transbordos, las maniobras en puerto generan que el servicio que necesita el comprador de la mercancía sea cero competitivo y eficiente y afecte a los exportadores a pesar de que no sea directamente culpa de estos.” (Entrevistado 8)*
- *“Para ser un puerto competitivo a nivel mundial, lo principal es mejorar el calado, además, en algunos medios y estudios se menciona que donde se instaló el puerto no fue la mejor ubicación por la marea que se presenta, por lo que creo que esto le está restando posibilidades al sector exportador y al país de muchas oportunidades comerciales.” (Entrevistado 9)*

Análisis

Como menciona Recio (2019), “Una de las mejoras que tiene más urgencia y que requiere puerto Caldera es aumentar su calado, que actualmente es de 13 metros de profundidad, por lo que no permite el atraque de barcos portacontenedores de gran tamaño”.

Todos los entrevistados, coincidieron con las respuestas el 100% de ellos indicaron que efectivamente el hecho de no poder recibir buques de gran tamaño genera distintos problemas para ellos, como que el puerto siga colapsado porque la capacidad de cada buque no logre llevarse el volumen que se está manejando.

Mejorar el calado es uno de los temas más importantes para que el puerto sea más competitivo, y con estas respuestas se puede notar más el hecho de poder recibir buques de mayor tamaño, lo que evidentemente generara ventajas como que las exportaciones puedan aumentar, que se comiencen a abrir puertas a más relaciones comerciales, que la economía del país comience a crecer más; estos criterios ratifican que el tema de la inversión es sumamente importante.

Subcategoría 2: Aumentos en capacidad infraestructural

Descripción

En esta subcategoría se realizaron dos preguntas; se busca identificar cómo los aumentos en la capacidad infraestructural de Puerto Caldera, genera aspectos positivos para el sector comercial exportador, a Costa Rica e incluso al mismo puerto. Por lo que se les preguntó:

¿Cuáles crees que serían las ventajas para el sector exportador si ocurre el cambio en la infraestructura?

Se obtuvieron las primeras respuestas de los entrevistados:

- *“El tiempo de despacho de contenedores mejoraría significativamente y tiempos de tránsito de las llegadas de las mercancías mucho más rápidos, lo que podría ver un aumento en las exportaciones.” (Entrevistado 1)*
- *“Se puede contar con más capacidad en los vapores por semana y esto generaría una gran ventaja para nosotros los exportadores en este caso e incrementarían probablemente las exportaciones.” (Entrevistado 2)*
- *“Considero que se podría generar más seguridad para los exportadores a la hora de enviar las mercancías por Caldera, se podría lograr establecer más negocios internacionales tal vez con otros países, por temas de tiempos, del puerto más competitivo y definitivamente si los costos se mantienen, sería bastante ventajoso para todo el sector exportador, no se daría ninguna desventaja sino más bien sería provechoso.” (Entrevistado 3)*
- *“Lograríamos tener mayor efectividad, si los productos llegan en un tiempo de tránsito corto, aumentaría el ciclo de venta del producto, es decir, mejora la rotación, mejora las ventas, el producto en lugar de estar en mar por la distancia, estaría a corto plazo en los puntos de venta, con condiciones adecuadas, hablando de temperatura, almacenamiento, seguridad, sobre todo porque la mayoría de productos costarricenses que enviamos son alimenticios y definitivamente este cambio ayudaría para a los exportadores a lograr esto.” (Entrevistado 4)*

- *“Menores costos, más agilidad de las operaciones, lo que generaría lograr establecer más relaciones comerciales, mayores exportaciones, mejora en la productividad de las empresas, tener mayor seguridad de enviar las mercancías por medio de Caldera, generarle más confianza al cliente en destino, serían algunas de las ventajas que considero que tendría el sector exportador si ocurre este cambio.” (Entrevistado 5)*
- *“Se darían mayores exportaciones, reduciría la incertidumbre y daría mayor seguridad de que las cargas realmente van a salir en el tiempo establecido, mejora en reputación para el país y para el sector exportador, ya que, si el comprador escucha que se cuenta con mejores puertos, que no hay problemas, va a tener más confianza, nos van a escoger, y se va a establecer una mejor relación comercial, lo que también mejoraría significativamente la empresa exportadora en crecimiento.” (Entrevistado 6)*
- *“Las ventajas serían meramente de crecimiento de exportaciones, mejoras en las relaciones comerciales, y la inversión que considero que es más necesaria es en el calado del puerto, para poder recibir vapores de mayor tamaño.” (Entrevistado 7)*
- *“Para cualquier exportador que tenga destino hacia el mercado asiático, toda mejora será una ventaja y una oportunidad directa para seguir estableciendo las relaciones comerciales e incluso crear nuevas, que creo que sería la ventaja más fuerte, contar con este poder de colocación en estos países, sería una herramienta muy buena y más si esta se puede lograr por contar con un puerto más competitivo, ya que beneficiaría también al país.” (Entrevistado 8)*
- *“Definitivamente si hay una mejora en la infraestructura por ejemplo en ampliación de patios, mejores calados para poder recibir vapores con mayor capacidad, contar con depositarios fiscales para todo los tipos de carga, entre otros ajustes, ayudaría significativamente a los exportadores a entablar más relaciones comerciales a nivel internacional, podría aumentar sus niveles de productividad y ventas, lo que conllevaría de cierto modo a generar*

más empleos y esto generaría beneficios para el país siendo más competitivo.” (Entrevistado 9)

También se les pregunto que:

¿Cree que con estas mejoras las exportaciones aumentarían? Justifique su respuesta

He aquí las segundas respuestas de los entrevistados:

- *“Sí, yo creo que con estas mejoras las exportaciones aumentarían ya que podrían mejorar la calidad del servicio que se da con las exportaciones del país al tener fechas más seguras e infraestructura moderna.” (Entrevistado 1)*
- *“Evidentemente las exportaciones podrían aumentar en volumen y frecuencia, lograríamos invertir en calado y generaría poder recibir buques de gran tamaño, mejoras en la carga y descarga, mejoras en espacios que nos beneficiaría, buscaríamos establecer más relaciones y aumentarían la salida de mercancías.” (Entrevistado 2)*
- *“No, no considero que sea un factor para que aumenten las exportaciones, creo que cada puerto tiene su ruta, aunque el exportador pueda decidir por cual puerto quiere que salga su mercancía, sería menos competitivo en tema de costos y tiempo de tránsito, al ser excluyentes un puerto del otro, no creo que aumente el nivel de exportaciones así se dé una mejora.” (Entrevistado 3)*
- *“Dudo mucho que aumenten las exportaciones porque esto no es una limitante para exportar, si bien es cierto puede mejorar el proceso y lo hace más competitivo más sin embargo no es una razón determinante en la actualidad para comprar o no comprar un producto, basado en esto, considero que definitivamente sería un tema de ser más competitivo más allá de pensar en un aumento.” (Entrevistado 4)*
- *“Yo creo que, si porque si el puerto es más eficiente, e invierten en infraestructura se enviaría un mayor volumen de carga, por ejemplo, se podrían establecer más relaciones comerciales en carga refrigerada de productos alimenticios hacia Asia y esto generaría un incremento en las exportaciones.” (Entrevistado 5)*

- *“Por supuesto, yo considero que sí aumentarían, por lograr mejores oportunidades comerciales, mejoras en competitividad, mejora de la reputación del puerto, más seguridad a los exportadores y confianza a los compradores.” (Entrevistado 6)*
- *“Puede que sí, sin embargo, mientras las navieras no habiliten alguna ruta diferente no nos beneficiaría de mucho, es importante que se haga el debido estudio y después de esto, proceder para mejorar.” (Entrevistado 7)*
- *“Sí, creo que las exportaciones aumentarían, ya que contar que este puerto más competitivo, hablando en el caso de nuestra empresa que se encuentra en el régimen de zona franca podríamos lograr que, con esta ventaja, nos vuelvan un centro de distribución y con esto enviar las mercancías desde Costa Rica a distintos países y no solo en nuestro caso, sino en todas las empresas que se encuentran bajo este régimen, por lo que claramente aumentaría significativamente las exportaciones en puerto.” (Entrevistado 8)*
- *“Si logramos una mejora en la infraestructura del puerto, por supuesto que aumentarían las exportaciones, muchas empresas exportan por medio de Moín, tal vez viendo estos cambios se atrevan y comiencen a buscar establecer negocios que sean beneficiosos para utilizar las rutas en las que es más competitivo Caldera, además, puede que los exportadores que ya utilicen este puerto como punto conector, logren enviar más volúmenes y con esto no solo beneficiar el puerto sino también que se dé un crecimiento en la economía del país.” (Entrevistado 9)*

Análisis

Según Coto (2016), el sector exportador exige que se mejore la eficiencia del Puerto, pero que también trace una ruta clara de la modernización de la terminal, ya que se cuenta con necesidades de los exportadores, que busca permitir agilizar el comercio sin trabas de infraestructura que impiden mejorar la competitividad y ampliar los mercados estratégicos, lo cual sería ventajas para estos.

La mejora en la infraestructura de Caldera sin duda alguna traería muchas ventajas al sector exportador; como bien mencionan cada uno de los entrevistados, se daría un incremento en las exportaciones; se podría crear nuevas oportunidades de negocio a nivel mundial, contar con más seguridad de enviar sus mercancías y productos por medio de esta terminal marítima; se incrementaría de esta forma su productividad y, la modernización de la Terminal de Caldera, daría más tranquilidad y confianza al cliente final, por contar con un puerto ágil, competitivo y eficiente.

Cada uno de los entrevistados mencionó estos aspectos positivos que ayudan a seguir viendo como el hecho de no modificar diferentes partes del puerto estanca completamente algunos aspectos en cuestión de exportación; se puede notar cómo cada uno de ellos transmite el deseo de que realmente se hagan los cambios en la terminal pronto y de la mejor forma.

Según la respuesta de los entrevistados de la segunda muestra anterior, un 66% indican que efectivamente las exportaciones aumentarían, ya que se contaría con más espacios en los vapores, con la expectativa de atrapar más exportadores con el servicio y se lograría generar más confianza con la reputación de la terminal y, así, llegar a establecer negocios con otros mercados, utilizando como vía principal este Puerto de Caldera.

Sin embargo, por otro lado, el 34% de los entrevistados; es decir, 3 de los 9 a los cuales se les realizó la encuesta, indicaron que no, que el hecho de mejorar el puerto no va a significar que la salida de mercancías del país por medio de Caldera aumente, porque ya hay niveles que se tienen y volúmenes; además que el hecho de que se cuente con una infraestructura como la que se tiene actualmente no es una limitante para exportar.

Se puede sintetizar que el mayor porcentaje de ellos, está de acuerdo en que si se moderniza el Puerto de Caldera, se le hacen mejoras no solo en infraestructura sino en servicio, dispararía las exportaciones, y ciertamente, impulsaría el desarrollo del país; a pesar del criterio de algunos entrevistados que estuvieron en contra, mencionaron algo que de cierta forma es verdadero que nada es limitante, no significa que el poder darle la posibilidad al puerto de que se vuelva ágil y productivo, sería un golpe al éxito para todos, en aspectos como aumento de exportaciones.

Subcategoría 3: Inversiones al Puerto

Descripción

En la subcategoría tres se elaboraron dos preguntas distintas, con lo cual se quiere reflejar la opinión de cada entrevistado, cuyo foco es la inversión que se menciona en el plan, si han escuchado sobre este que se tiene para mejorar la infraestructura de Caldera, cómo esto beneficiaría a Puerto Caldera.

Se le realizó la primera pregunta a los entrevistados: ¿De qué forma cree usted que se beneficiaría Puerto Caldera, si los exportadores comienzan a utilizarlo más?

Con esto los entrevistados dieron como respuesta lo siguiente:

- *“Generaría más salidas por puerto Caldera lo que descongestiona el otro puerto del país y se pueden tener despachos más rápidos no solo de exportaciones sino además de importaciones.” (Entrevistado 1)*
- *“Actualmente lo utilizamos para la mayoría de las exportaciones, sin embargo, lograríamos mejorar la competitividad del puerto al aumentar sus operaciones día tras día, y hasta la economía del país.” (Entrevistado 2)*
- *“Se lograría mejorar la competitividad del puerto a nivel mundial, tal vez posicionarse entre uno de los mejores en Latinoamérica, podría obtener más ingresos lo que lo ayudaría considerablemente con las inversiones que se quieren realizar al puerto y podría generar más empleos para los ciudadanos.” (Entrevistado 3)*
- *“Si bien es cierto, yo considero que Caldera cuenta con costos más baratos, si los exportadores comenzaran a exportar más por este puerto, podría obtener más ingresos y con esto pensar en ampliar y mejorar su infraestructura, esto de igual manera, generaría más empleo para la zona y beneficiaría no solo el puerto sino también al país y sus habitantes.” (Entrevistado 4)*
- *“Siento que el beneficio no sería tanto para Puerto Caldera, sino más bien para el país, si se dan más exportaciones claramente que la economía del país va a mejorar, el puerto es solo un medio para hacer que todo el comercio*

camine, si el puerto es competitivo quien se beneficia en competitividad es Costa Rica, pero tal vez con el aumento de exportaciones por la mejora de infraestructura se obtengan más ingresos y estos utilizarlos para seguir mejorando, de esta forma Caldera también se beneficiaría.” (Entrevistado 5)

- *“Menor desempleo, ya que con la mejora se puede comenzar a contratar más personal en el puerto, aumento del turismo, aumento de la economía, de competitividad, menor inseguridad, además se lograría que este se vuelve más competitivo y tenga mejor reputación.” (Entrevistado 6)*
- *“Ayudaría mejorando el empleo local, podrían ingresar más colaboradores al puerto y con esto también ayudaría a la provincia de Puntarenas, sus operaciones aumentarían y generaría más ingresos de dinero para seguir invirtiendo en infraestructura.” (Entrevistado 7)*
- *“Primero que todo, creo que, para los habitantes de Caldera, se generaría más opciones de empleo tanto en puerto como auxiliares de la función pública como empresas que den soporte entre otros, por otro lado, si esta terminal se comienza a utilizar más generaría bastantes ingresos y se puede traducir en inversión para seguir en una mejora continua y seguir pensando en un puerto atractivo para este tipo de servicio.” (Entrevistado 8)*
- *“Puerto Caldera se beneficiaría en que incrementarían sus operaciones, esto conllevaría a que se necesitaría más personal, por ende, ayudaría a la comunidad generando empleos y este incremento también serían más ingresos para temas de inversión y mejoras en movilizaciones y demás.” (Entrevistado 9)*

Posteriormente, se les realizó la segunda pregunta: ¿Ha escuchado usted sobre el Plan Maestro que se creó para mejorar a Puerto Caldera? Si su respuesta es afirmativa, ¿cuál es su opinión sobre este?

Las siguientes opiniones son respuestas de los encuestados:

- *“No, realmente no he escuchado nada de este plan, sin embargo, sé que hay varias empresas, incluso el Gobierno viendo posibilidades de inversión en el puerto.” (Entrevistado 1)*
- *“Algo he escuchado sobre este plan de mejoras e inversión, pero a la fecha no hay voluntad para avanzar o impulsar las obras en los sectores del gobierno que están involucrados.” (Entrevistado 2)*
- *“No, realmente no he escuchado nada sobre este plan.” (Entrevistado 3)*
- *“No, la verdad no conozco con amplitud de que se trata este plan.” (Entrevistado 4)*
- *“Sí he escuchado sobre este, sin embargo, no conozco detalles específicos, sé que el INCOP y el gobierno están trabajando en este tema de inversiones, pero específicamente sobre lo que se propuso en este plan no.” (Entrevistado 5)*
- *“No de este plan no he escuchado, he escuchado de algunas instituciones como el INCOP que, si están trabajando en esta inversión, pero de este como tal no, sin embargo, creo que lo que va a pasar si realmente no logran mejorar esto rápido es lo mismo que pasó en Limón, que se creó otro puerto y JAPDEVA quedó por fuera.” (Entrevistado 6)*
- *“No, no he escuchado nada de ese plan.” (Entrevistado 7)*
- *“No, he escuchado de que se quieren realizar inversiones en el puerto, sin embargo, nunca basado en este plan.” (Entrevistado 8)*
- *“Realmente he escuchado sobre este plan, pero muy poco, no tengo conocimiento de los detalles como tal, sé que se habla de inversión, pero no sé qué mejoras proponen hacer, además, que es un poco complicado ya que como bien sabemos Caldera se encuentra en concesión.” (Entrevistado 9)*

Análisis

Cada una de las personas entrevistadas indicaron distintos puntos; el 100% de ellos mencionaron que Caldera claramente sí se beneficiaría con la mejora, de diversas formas entre ellas, podría captar más volumen de mercancías para enviar, generaría más ingresos

para el puerto, que estos se utilicen para la mejora de la terminal y mejoraría su competitividad y reputación a nivel mundial.

Por otro lado, el 66% de ellos indicaron que la mejora no sería solo a nivel de Puerto Caldera sino también para la provincia de Puntarenas, en donde se encuentra la Terminal; por el hecho de que disminuiría el desempleo en la zona, se podría dar la apertura de nuevos negocios comerciales, ya que se visitaría más el área por transportistas y sería un lugar más seguro por esta misma razón de estar más visitada.

Como se puede ver en la segunda muestra anterior, el 90% de los entrevistados indicaron que no conocían nada sobre este Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico; esto denota la falta de interés e importancia que se le da al tema por la parte de exportadores, a pesar de ser unos de los más interesados en que se realicen estas mejoras en la infraestructura.

Un 10% de estos, de igual forma indicaron que no conocían ningún detalle de este plan; sin embargo, en ciertas ocasiones los habían escuchado mencionar; es de suma importancia ver cómo la población está desinformada, a pesar de que tal vez no sea la opción principal a tomar en cuenta a la hora de una inversión; es importante valorar el hecho de que se crearon distintos análisis minuciosos, que realmente pueden funcionar y que el país no va a invertir para obtener algo similar.

Subcategoría 4: Mejora en competitividad

Descripción

Definir si con mejoras en la infraestructura del Puerto de Caldera, este mejoraría su competitividad y si lograra incrementar con esto las relaciones internacionales, conectando más mercado mundial y mejorando como país en el intercambio de mercancías. Desde este panorama, se hace la siguiente pregunta a los entrevistados:

¿Crees que implementando este plan se logren establecer más relaciones comerciales a nivel internacional, por contar con un puerto más competitivo? Justifique su respuesta.

Los entrevistados respondieron lo siguiente:

- *“Claro, es una ventaja a nivel internacional ya que pueden considerar el puerto como un punto directo (sin tener que hacer otros transbordos) y definitivamente sería un factor a favor para aumentar las relaciones con clientes extranjeros.” (Entrevistado 1)*

- *“Sí, por supuesto, al modernizar el puerto, permitirá aumentar los negocios a otros países y se puede diversificar las exportaciones, llegando a distintos destinos.” (Entrevistado 2)*
- *“Si, creo que tal vez mejorando infraestructura podemos llegar a lograr más negocios con distintos destinos, por contar con un puerto más competitivo y no tener problemas por tiempos de espera, por calado de los vapores entre otros.” (Entrevistado 3)*
- *“Como bien sabemos los dos puertos con los que contamos en este país están en concesión, ampliar o mejorar esta concesión se sabe que es un proceso lento y que conlleva a una licitación pública, por ende es posible que la misma licitación que se tiene actualmente con la Sociedad Portuaria de Caldera tenga precisamente esa cobertura de impedir que otras empresas puedan ingresar a competir en el mismo sector con otra operación, sin embargo, pensar en que haya una mejora en este, nos va a generar una mejor relación internacional con los consignatarios finales y por ende que se empiece a comprar más o bien que se empiecen a dar oportunidades a otros destinos.”(Entrevistado 4)*
- *“Sí, si contáramos con un puerto competitivo lograríamos establecer más relaciones comerciales, por ejemplo, con la piña, muchos exportadores quieren comenzar a exportar hacia Asia, sin embargo, por temas de transbordos por ser contenedores refrigerados es complicado, ya que si pierde la conexión el producto se pierde, pero tal vez con estas mejoras se lograría este proyecto, y podríamos aumentar el volumen de carga que saldría por Caldera.” (Entrevistado 5)*
- *“Sí efectivamente, contar con un puerto más competitivo da mayor seguridad a los clientes en destino, al tener un puerto que se sabe que la carga va a salir y llegar a tiempo, no que se presenten roleos, que no se presenten demoras en otros trámites como aduanas, que sean más ágiles, los fletes internos de igual manera, y demás, nos permitirá brindar esa confianza a los clientes tanto en origen como en destino y establecer mejores negocios internacionales.” (Entrevistado 6)*

- *“Claro que sí, si contamos con una mejor infraestructura, tanto en capacidades como en operaciones, lograríamos obtener mayor tráfico de vapores, y si las navieras habilitaran otras rutas se podría llegar a nuevos destinos y clientes.” (Entrevistado 7)*
- *“Por supuesto, entre más potencial tenga el país y más eficiente sea la terminal de Caldera, se abren más puertas a las oportunidades, estas van a crecer y junto a ellas el desarrollo del país y el sector exportador, logrando llegar a establecer nuevas relaciones comerciales.” (Entrevistado 8)*
- *“Sí efectivamente, todo lo que sea mejora de infraestructura va a permitir que se den mayores oportunidades de negocio, por ejemplo, hace unos años se está viendo la posibilidad de que se cree un ferry desde El Salvador a Puerto Caldera, bajo la condición multimodal terrestre - marítimo, abarcando todo lo que es Centroamérica, para no hacer recorridos por tierra ya que muchas veces esto también genera que se den robos y demás, esto es un claro ejemplo de que si se hacen mejoras este tipo de proyectos se pueden llevar a cabo y con esto lograr crear nuevos negocios a distintos países que tal vez muchos exportadores no valoran para futuras negociaciones.” (Entrevistado 9)*

Análisis

Como menciona Canales (2020), con las mejoras se daría un aumento exponencial de la carga más allá de lo proyectado, el volumen aumentaría significativamente, y los exportadores se verían beneficiados.

De los 9 entrevistados de la muestra anterior, se puede ver cómo el 100% de estos indicaron que el hecho de que se dé una mejora en la Terminal Marítima, ayudaría significativamente a crear y establecer nuevas negociaciones a nivel mundial, y esto generaría mejoras en los tiempos de tránsito, la infraestructura moderna permitiría que las navieras puedan crear nuevas rutas, dándole confianza y seguridad, tanto al exportador en Costa Rica como al importador en el país de destino.

El hecho de implementar una inversión en la Terminal Marítima de Caldera permitiría poder obtener estas oportunidades, ya que se contaría con un puerto mucho más competitivo

y le brindaría al país crecer exponencialmente en los mercados internacionales, logrando llegar a ser más reconocido por su efectividad.

Subcategoría 5: Riesgos del plan

Descripción

En esta subcategoría se realizaron dos preguntas distintas y cuyo objetivo es ver a modo de opinión si se cree que con la implementación de este plan puede generar un riesgo a nivel general, tanto en Puerto Caldera como para el sector exportador y para el país.

Se les se realizó la primera pregunta: ¿Cree que buscar estas mejoras e inversiones en el puerto conlleven algún riesgo? Justifique su respuesta.

Y los entrevistados respondieron lo siguiente:

- *“Todas las inversiones conllevan un riesgo, siempre que tengan un plan de acción concreto y una buena administración se puede disminuir el riesgo para generar grandes beneficios.” (Entrevistado 1)*
- *“No, esto es fundamental en el puerto, si no hay inversión no hay avance, no hay crecimiento, no hay oportunidad de mejora, y el puerto, el sector exportador e incluso el país no podrían avanzar a un siguiente nivel.” (Entrevistado 2)*
- *“No, no creo que conlleve un riesgo, considero que tal vez en el proceso de construcción se cierre algún puesto de atraque por mejoras y esto lograría detener las operaciones, sin embargo, tampoco es un riesgo porque a corto plazo se verán los resultados positivos.” (Entrevistado 3)*
- *“Si creo que buscar estas mejoras pueden conllevar un riesgo, pero es un riesgo que si se hace en una buena concesión y se consigue una empresa administradora del puerto, se pueda mitigar, puede ser complicado si el gobierno por una iniciativa propia decide llevarlo a cabo, primero porque no se tiene como país los recursos y segundo porque se ha demostrado la incompetencia absoluta en términos estatales para administrar los puertos del país, por estas razones es mejor que se haga por medio del sector privado*

y no por el gobierno, y de esta forma se podría mitigar cualquier riesgo.”
(Entrevistado 4)

- *“Para hacer una inversión en el puerto esta tiene que ser correctamente valorada, siempre que se hace una inversión se debe asegurar que el retorno de la inversión sea acorde con lo que realmente se necesita, no se va a hacer esta solo por hacerla, sino para sacar beneficios, creo que no se pueden dar riesgos siempre y cuando se haga todo el debido análisis, para que no conlleve a pérdida.”* (Entrevistado 5)
- *“Sí y no, si porque como bien sabemos en el país se dan muchos problemas de corrupción, esto puede generar un riesgo bastante grande pero no porque si se hace de una forma correcta se mitigaría esto y más bien sería un crecimiento enorme para el país.”* (Entrevistado 6)
- *“Claro, si se invierte en algo que no vaya a producir, es pérdida, creo que por algo APM invirtió en limón. Es importante notar que las navieras juegan un papel importante en esto ya que ellas son las que habilitan rutas para los destinos y la mejora en infraestructura solo funcionaria si estas las generan.”*
(Entrevistado 7)
- *“Cualquier inversión tiene su factor de riesgo, no importa si es grande o pequeña, siempre cuenta con esta, para que no sea uno negativo es importante realizar su debido análisis de beneficios versus riesgos para poder tomar la decisión correcta, en este caso si el cambio se va a hacer sobre la infraestructura actual, claramente que va a generar atrasos en operaciones de los puestos de atraque, lo que se puede traducir que el vapor se vaya y se vean afectados todos, creo que este sería el mayor riesgo de implementar una inversión en Caldera.”* (Entrevistado 8)
- *“Creo que toda inversión lleva su riesgo, sin embargo, en este caso realmente es necesaria, Puerto Caldera necesita una mejora, que le permita traer crecimiento al país, siempre y cuando se realice el análisis correcto, que el riesgo no lleve a pérdida.”* (Entrevistado 9)

También se les preguntó: Como exportador, ¿Podrías dar alguna recomendación para que se dé una mejoría en el puerto?

Los entrevistados dieron la siguiente respuesta:

- *“Una mejora en infraestructura y sistemas es necesaria para mejorar y agilizar los trámites de ingreso de contenedores. Poder tener espacio y personal suficiente para los procesos de carga de contenedores y todo lo que esté relacionado a la facilitación y simplificación de trámites.” (Entrevistado 1)*
- *“Creo que mi llamado sería a las autoridades involucradas para que evalúen y se proyecten en la mejora de la infraestructura y tomar la decisión adecuada para convertir a Caldera en un puerto competitivo para a su vez desarrollar aún más al sector exportador.” (Entrevistado 2)*
- *“Sí, mi recomendación sería a nivel de la logística interna del puerto, sobre todo en los horarios de atención, muchas veces se presentan problemas como por ejemplo que un contenedor no pueda ingresar a puerto y es imposible localizar a una persona que ayude a resolver el problema después de las cinco de la tarde, creo que mejorar esta parte es fundamental, creo que en toda empresa el servicio que se le dé al cliente es lo más importante.” (Entrevistado 3)*
- *“Definitivamente debería el puerto asegurar que los tiempos de espera de un vapor sean lo mínimos o invertir en más puertos de atraque para que los vapores no queden en bahía a la espera, ya que esto genera más costos para la naviera y el exportador, se alargan los procesos y tiempos para que las mercancías salgan, y con esto, les cuesta su imagen por demorar en entregar los productos.” (Entrevistado 4)*
- *“Creo que el país realmente tiene muy poco conocimiento sobre temas de concesiones de obra pública, y es bastante preocupante, sino me equivoco Caldera fue la primera, esta se hizo cuando no se tenía ningún conocimiento acerca de este tema, desde el 2007 estamos atrapados en esta y nos ha traído miles de consecuencias por un mal contrato de concesión, mi recomendación iría para esta parte, que haya un grupo bien claro y preparado para efectos*

de poder hacer una buena concesión, si se da un buen contrato el concesionario podría hacer cambios en maquinaria, en mejoras tecnológicas, en temas de sistemas, entre otros, por lo que el conocimiento en cómo hacer una concesión y un buen contrato para Caldera, es indispensable, y es hora de que esto cambie y se empiece a tomar decisiones para esta terminal marítima que realmente lo necesita.” (Entrevistado 5)

- *“Mi recomendación iría para las entidades del puerto, que se dé una mejoría en el tema de la comunicación, mejora en el servicio al cliente si es posible 24/7, el orden que se tiene en el puerto, que se logre mejorar para no tener congestión, aumento en el costo de almacenaje, ya que, muchos exportadores lo que hacen es enviarlo días antes para evitar cualquier demora y que el contenedor no pueda ser cargado, sin embargo, esto es un problema cuando no hay espacio y realmente ese espacio si se necesita y no solo por tema de precaución.” (Entrevistado 6)*
- *“Mejorar tiempos de carga y descarga, también los tiempos en scanner muchas veces son muy tardados, mejorar el servicio al cliente, después de las 4 o 5 de la tarde es imposible tener respuesta, ser más tecnológicos.” (Entrevistado 7)*
- *“Creo que lo integraría más que todo con la parte de aduanas, este es bastante demorado, no en nuestro caso ya que somos un régimen de zona franca y es mucho más sencillo, sino por las demás empresas exportadoras, por lo que recomendaría que agilicen los trámites, mejorando los sistemas para que no se vean afectados los exportadores con pérdidas de buques y por ende pérdida de una venta.” (Entrevistado 8)*
- *“La recomendación sería para los tiempos de respuesta a la hora de atender, todas las operaciones portuarias, siempre es complicado intentar comunicarse para estos temas, por lo que creo que el servicio al cliente debería mejorar significativamente.” (Entrevistado 9)*

Análisis

Según Marín (2011), Todo el sector marítimo es de lo más importante y el pilar para la economía; sin embargo, se dan una serie de dificultades a la hora de realizar un análisis de inversión, ya que este opera bajo una gran cantidad de variables con mucha incertidumbre. Por lo que, la decisión de realizar una inversión en este sector, de cierto modo puede llegar a ser sumamente complicado, según el criterio de los expertos consultados.

Cinco personas de los nueve entrevistados comentaron que ellos no consideran que implementar estas mejoras e inversiones conllevarían a un riesgo, por el contrario, es un punto necesario e indispensable para lograr mejores oportunidades a nivel comercial y a nivel país; de cierto modo, durante el proceso de construcción puede que el puerto siga colapsado e incluso que se vea afectado mucho más de lo que está actualmente; sin embargo, de cierto modo, valdría el riesgo ya que a futuro solo se verían las ventajas que trajeron consigo las mejoras.

Por otro lado, el 45% de los entrevistados, que son las cuatro personas restantes indican que efectivamente se viviría un riesgo, pues toda inversión tiene riesgos; pero que no es una limitante para no proceder con las mejoras de la Terminal de Caldera; como se puede reflejar, estos indican que siempre y cuando se haga su debido análisis y de la forma correcta, vale la pena correr ese riesgo.

Vale la pena rescatar que, a pesar de que no todas las personas consultadas coincidieron con las respuestas sobre la remodelación de la Terminal de Caldera, todos llegaron a un mismo punto que con o sin riesgo, el hecho de realizar la inversión en infraestructura es fundamental y que no hay forma de que esta no se realice.

Es sumamente importante que cualquier entidad, valore y considere las recomendaciones no solo que dé un experto, sino también, el llamado que hacen las personas que utilizan el servicio, ya que los clientes a fin de cuentas son los que realmente conocen qué hace falta para optimizar el servicio de Puerto Caldera y pueden opinar qué se necesita realmente con urgencia, a pesar de que un experto sabe más de tecnicismos.

En este caso no es diferente; se puede ver cómo los entrevistados indicaron algunas recomendaciones que le harían al puerto, no precisamente solo de mejora infraestructural, sino hasta un tema de servicio que se brinda, conexiones, agilidad de trámites entre otros;

esto refleja cómo Caldera no solo se encuentra rezagado y estancado, sino también falla en puntos básicos, sumamente importantes a la hora de ofrecer sus servicios como punto conector.

Interpretación de datos

En el estudio y análisis del tema en investigación se da la posibilidad de entender la urgente de necesidad de que se aplique un plan de inversión en la Terminal Marítima de Caldera, donde impactaría positivamente al sector comercial exportador costarricense. Es sumamente importante resaltar que una gran fuente de información fueron las respuestas que brindaron cada uno de los entrevistados; con esto se logró obtener datos bastante significativos y óptimos para la investigación.

Caldera cuenta con ventajas que impactan el comercio internacional y los exportadores lo consideran importante; se menciona su posición geográfica tanto a nivel internacional como a nivel país, ya que esta Terminal Portuaria tiene acceso a diferentes destinos con mejores rutas y tiempo de tránsito; por otro lado, en tema de fletes internos como recolecta en el país, Puerto Caldera se encuentra ubicado bastante cerca de todo lo que es el Gran Área Metropolitana y esto genera ventajas porque los costos son bajos para los exportadores.

El destino principal que los exportadores ven como ruta estrella para enviar sus mercancías, es el continente asiático; el tiempo de tránsito con el que se cuenta para esta ruta a pesar de tener que realizar transbordos, es más competitivo por su posición geográfica que si sale vía Moín; además, en temas de costos, también se ve el impacto y la diferencia; esto hace que los exportadores prefieran esta terminal como el principal punto conector para comercializar sus mercancías con este continente.

La Terminal de Caldera es un puerto sumamente importante para todo el sector exportador del país, por las razones mencionadas anteriormente, además, por donde estos exportan gran cantidad de mercancías desde carga general hasta carga refrigerada como alimentos; por esta terminal, sale una gran cantidad de contenedores; el volumen de mercancías que este puerto mueve semanalmente es bastante significativo, según el criterio de los entrevistados.

Sin embargo, a pesar de que este puerto sigue manejando grandes volúmenes de cargas, cada vez se ve más afectado, por temas infraestructurales; se encuentra colapsado y según indican los entrevistados se están viendo directamente afectados, por temas de capacidades, agilidad en procesos, entrada y salida de los contenedores, que impide que la operación no se pueda llevar a cabo de buena manera, generando solo problemas para los exportadores y para sus clientes.

No solo se ve afectado en temas de infraestructura, sino también en trámites para las operaciones, servicio al cliente en el momento que hay un problema con algún contenedor; estos indican que es sumamente difícil contactar con la terminal marítima si es fuera de horario laboral, carga y descarga de los contenedores, un sinnúmero de problemas que solo generan desventajas y hacen que se pierdan oportunidades.

Por esta misma razón, se ve tan necesario y urgente la implementación de un plan de inversión para que Caldera comience a mejorar poco a poco su infraestructura, donde ya no afecte más las exportaciones del país, desahogue los colapsos, que su infraestructura moderna permita obtener un mejor puerto a nivel internacional, ya que esto generaría ventajas como que comience a ser más reconocido y que pueda llegar a nuevos destinos, clientes y establecer nuevos negocios internacionales.

Además, si se logra obtener una inversión en esta terminal marítima, si se logra mejorar en temas de calados, espacios, capacidad, poder recibir buques de mayor tamaño, ampliación en la entrada y salida principal, mejorar los patios y demás, sería operacionalmente más efectivo, logrando darles más seguridad a todos los exportadores del país que envíen sus mercancías por esta vía.

Uno de los cambios más importantes y urgentes que amerita esta terminal es mejorar el calado, para poder recibir buques de mayor tamaño y que de esta forma se pueda obtener más capacidad en los vapores para movilizar más contenedores; esto también permite tener rutas más directas, logrando contar con mejores tiempos de tránsito, que le den la tranquilidad al comprador que este va a ser respetado y no se verá afectado por temas de transbordos ni sobre la manipulación de sus productos.

Por otro lado, se contaría con un puerto más competitivo que permita poder sacar más mercancías por esta vía, generaría no solo los beneficios que se han mencionado para el sector exportador comercial costarricense, sino también para el país y su economía, ya que las exportaciones impactan directamente todo el tema de comercio, empleo, transportes, comunicaciones, desarrollo social general, y esto, obviamente, beneficiaría a Puerto Caldera, a los exportadores y al país.

Definitivamente, el hecho de que se haga un cambio en la Terminal de Caldera es indispensable para poder avanzar a nivel internacional, a nivel país y a nivel comercial. Este proyecto generaría impacto enormemente y sería positivo en todos los puntos mencionados anteriormente; sin embargo, someter la terminal a un proceso de construcción también generaría atrasos y riesgos por meses, pero que, sin duda alguna, son realmente necesarios.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

En definitiva, se puede concluir que Puerto Caldera es un punto conector comercial indispensable, tanto para el país como para el sector exportador comercial costarricense; por esta ruta pasa la mayor cantidad de exportaciones que van directo a Asia, y no solo a este destino; Puerto Caldera cuenta con rutas que permiten ofrecer tiempos de tránsito y costos mejores que incluso el Puerto de Moín, siendo esta una terminal más competitiva actualmente.

Como se ha mostrado, la Terminal Marítima de Caldera sí cuenta con una posición geográfica estratégica, no solo en la parte de las rutas internacionales, sino también en fletes internos costarricenses, ya que tiene mucha cercanía bastante significativa con el Gran Área Metropolitana y esto le permite manejar una buena cantidad de volumen de contenedores.

En resumen, es un hecho 100% comprobado que este Puerto de Caldera sufre un colapso y un estancamiento que con el pasar del tiempo no se mejora, sino que, al contrario, se ve más deteriorado e impide seguir manteniendo algún tipo de servicio que funcione excepcionalmente, como punto de salida garante de comodidad y modernidad.

Luego, se habla del tiempo de tránsito de esto resulta necesario decir que a pesar de que no se cuenta con una buena infraestructura, la duración de las mercancías en mar es normal y hasta resulta adecuada, precisamente también por la posición geográfica, donde Caldera cuenta con más ventajas para ciertas rutas que Moín, y esta es una excelente razón para los exportadores, que lo siguen utilizando por ser bueno para sus mercancías y para ellos.

Resumiendo, el volumen que aún se maneja por medio de esta terminal realmente es bueno; se sigue utilizando como un punto de salida importante, donde semana tras semana no se ve vacío sino por el contrario, se reflejan colapsos; además, sigue siendo un puente para enviar todo tipo de mercancías costarricenses a cualquier parte del mundo, desde chatarra, madera, carga general hasta equipos refrigerados con productos alimenticios.

Consecuentemente, el hecho de no poder recibir buques de gran tamaño por el calado con el que cuenta sí genera problemas para el sector exportador costarricense debido a que los vapores que se pueden recibir no cuentan con suficiente capacidad que incluso permita se puedan enviar más contenedores semanalmente; esto impide que se puedan ampliar más las relaciones comerciales, utilizando Caldera como punto de salida principal.

En pocas palabras, el hecho de que se mejore la infraestructura del Puerto de Caldera sí va a generar beneficios para el sector exportador del país, creando mejores relaciones comerciales y aumentando su productividad por mayores exportaciones; además, se garantiza más seguridad al enviar mercancías por medio de Caldera.

Por ende, la Terminal Marítima de Caldera también se beneficiaría significativamente, tendría impactos sumamente importantes ya que los exportadores comenzarían a utilizarlo más; esto puede generar más ingresos, con lo cual se lograría invertir más. Además, no solo se generarían ventajas para este puerto, sino también para la provincia de Puntarenas, se generarían empleos y habría mejores oportunidades de crear negocios comerciales y mejoraría la calidad de vida de los costarricenses, en general.

Sintetizando, el hecho de implementar un plan de inversión para Puerto Caldera sí lograra aumentar las relaciones comerciales internacionales, porque se consideraría ya como una terminal competitiva, eficiente, ágil y se mejoraría la reputación; esto hace que las navieras comiencen a generar nuevas rutas y con esto lograr establecer y concluir nuevos negocios internacionales.

Para finalizar, se puede sintetizar que a pesar de cualquier riesgo que se pueda dar por implementar un plan de inversión, Puerto Caldera ya necesita un cambio y una mejora en sus instalaciones y en la forma en que realiza sus operaciones administrativas y comerciales. Hacer una inversión que venga a modernizar no solo la infraestructura de Puerto Caldera, sino todo su sistema operativo, no es una decisión para considerar, sino una acción, un imperativo que ya tiene que empezar a realizarse, para que a corto plazo se empiecen a dar buenos resultados y resplandezca de nuevo el desarrollo de la zona del Pacífico Central y del país.

En definitiva, se puede dimensionar los impactos que tendría un plan de inversión no solo hablando del Plan Portuario del Litoral del Pacífico Central, sino cualquiera que se busque implementar y que sea para las mejoras de este, ya que traería consigo aumento de exportaciones, mayor agilidad, efectividad, seguridad a los exportadores, mayores oportunidades y ventas para este, mejora de la reputación del país, aumento de las negociaciones comerciales y de fuentes de trabajo.

Como se ha demostrado, el implementar un plan de inversión en la Terminal Marítima de Caldera, posiblemente, sólo generaría impactos muy positivos, no solo para el país sino principalmente para el sector exportador comercial costarricense, como las que se mencionaron anteriormente.

Como última conclusión, se pudo determinar a lo largo del trabajo, que implementar un plan de inversión, traería mucho éxito al país, a la economía, y al sector exportador costarricense; es un proyecto muy beneficioso, ya que traería una gran cantidad de oportunidades consigo, no solo de exportación e importación marítima, sino de empleabilidad, crecimiento comercial, mejores comunicaciones, turismo, Costa Rica obtendría mayores recursos frescos y habría desarrollo integral del país.

Recomendaciones

Se le recomienda al poder ejecutivo del Gobierno de Costa Rica empezar a buscar las opciones, de recibir inversiones para lograr las mejoras del puerto lo más pronto posible, analizando las opciones que hay. Es importante que mantenga la concesión con un mejor contrato o una inversión extranjera directa, y que tomen la decisión que más crean conveniente, ya que actualmente el Puerto Caldera ya se encuentra un 70% colapsado, y es importante manejar el mismo volumen de exportaciones para que los exportadores no saquen sus mercancías por otra vía.

Se recomienda al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), mejorar las carreteras del país, con parte de los ingresos que este recibe, con el fin de agilizar el tráfico vehicular hacia Caldera que facilite a los transportistas internos, llevar las mercancías a su destino en un corto tiempo, que se siga sacando ventaja del hecho de que Caldera se encuentra cerca del Gran Área Metropolitana, cuyo propósito es reducir costos y tiempos para que sea una ruta bastante competitiva para los exportadores.

Se le recomienda al gerente de Puerto Caldera y a las principales navieras como Sealand, Maersk, Hapag Lloyd, ONE, Evergreen buscar un plan alternativo que no incluya directamente una inversión, que no siga afectando las operaciones, para que les permita a los exportadores enviar sus mercancías por esta vía, ya que muchos lo consideran indispensable por los destinos y los tipos de productos que manejan.

Se le recomienda al poder ejecutivo del Gobierno de Costa Rica que tome las decisiones y medidas necesarias para que inicien las obras de remodelación de la infraestructura del Puerto de Caldera, ya sea dentro o fuera de la concesión, con el fin de lograr mejorar los tiempos de tránsito y que las navieras comiencen la apertura de más rutas.

Se recomienda a la Sociedad Portuaria de Caldera o a la empresa que vaya a realizar la inversión y las mejoras en el Puerto de Caldera, que el primer punto a mejorar sea el calado de la terminal para que pueda recibir buques de gran tamaño, cuyo fin es que pueda movilizar mayores cantidades de contenedores.

Se le recomienda al sector exportador costarricense, una vez que se empiecen a dar las mejoras en la Terminal Marítima de Caldera, intentar llegar a establecer nuevas

negociaciones internacionales, con la implementación de nuevas rutas y tiempos de tránsitos, para que con esto se dé un mayor volumen de exportaciones.

Se le recomienda a toda la población estudiantil relacionada al comercio internacional informarse acerca de los cambios que necesita cada puerto del país, no solo sobre el caso de Caldera, ya que estos son los que permiten poder establecer relaciones con el exterior y enviar los productos que se exportan en Costa Rica para que se distribuyan y se prueben a nivel mundial. La idea es que todo el país haga fuerza, presione de alguna forma al gobierno para lograr ese objetivo importante que es contar con un puerto y un país más competitivo, en materia de exportaciones e importaciones de mercancía.

Se le recomienda al gerente de Puerto Caldera y al poder ejecutivo, que antes de empezar con inversiones que incluyen dinero y riesgo, empiecen realizando un debido análisis, un diagnóstico serio y basarse en eso para las mejoras; además, mejorar el servicio que se le da a los clientes, tanto a importadores como a exportadores, ya que son los que generan que la terminal siga operando.

Se recomienda a futuros investigadores, cuyos temas sean similares a este (“Impacto del Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico sobre el sector comercial exportador costarricense...”), analizar si sería mejor opción que la Sociedad Portuaria de Caldera genere un contrato que permita realizar todo tipo de cambios en infraestructura, si es más factible que se dé una inversión extranjera directa o bien, que el Gobierno de Costa Rica se haga cargo totalmente del proyecto.

CAPÍTULO VI: PROPUESTA

Objetivo General

Proponer una estrategia de aprovechamiento del Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico, por parte de las empresas exportadoras costarricenses.

Objetivos específicos

Mostrar la oportunidad de mejora que genera un puerto no congestionado en la actualidad, con una estrategia de aprovechamiento por parte del sector exportador.

Describir la estrategia de aprovechamiento que le darían los exportadores al Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico.

Propuesta

Oportunidad de mejora

Costa Rica es un país con mucha tramitología y tiene un sistema bastante burocrático; esto genera muchísimas trabas para todos los procesos o proyectos que se propongan; en este caso, mejorar la Terminal de Caldera con la implementación de un Plan Portuario; no hay un avance a pesar de que empresas internacionales intentan realizar una inversión extranjera directa. Este sistema burocrático costarricense genera miles de desventajas, que cualquier proceso se demora mucho tiempo y a veces se deja de lado la oportunidad de desarrollar proyectos, por no someterse a una legislación lenta y de tanta tramitología.

Según explica Rivera (2020) No tiene lógica evitar propuestas como la modernización de Puerto Caldera, que es realmente urgente solucionar la creciente demanda de servicios portuarios, que por supuesto, permitirían dinamizar el desarrollo económico de nuestro país; además, es una oportunidad de combatir el desempleo de la Región del Pacífico Central.

En esta oportunidad de mejora primeramente se va a dar una opción para que el sector exportador costarricense se enfoque principalmente en las navieras; serviría para descongestionar esta terminal en la actualidad, aunque no se pueda realizar una inversión, seguiría manejando sus mercancías por medio de Puerto Caldera.

Para descongestionar el Puerto de Caldera, se debe considerar lo siguiente:

- Las navieras en lugar de enviar los contenedores de carga general y carga a granel al Puerto, deben mantenerlo en algún Almacén Fiscal o en un estacionamiento transitorio, hasta que se dé su salida.
- Establecer horas de ingreso de cada contenedor con una cita previa, indicándole a los transportistas que no se puede ingresar a cualquier hora, sino a la hora que se les especifica.
- Mantener en los patios del puerto solamente las mercancías peligrosas y las cargas refrigeradas por su cuidado especial.

Según Laura Bonilla (2021), indica que el sector exportador exige a las autoridades para que se dé una solución inmediata, que mejore la eficiencia del puerto, donde se trace una ruta clara de modernización en la terminal marítima, que todas las partes interesadas desde CADEXCO, Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), el Consejo Nacional de Concesiones (CNC), la Sociedad Portuaria de Caldera (SPC) y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), busquen la forma de dialogar y que trabajen en conjunto para realizar estos cambios, que son tan necesarios para el sector exportador.

Seguidamente, en esta oportunidad de mejora se va a establecer los puntos necesarios que debe hacer el sector exportador para que se implemente el plan y que de esta forma se dé la apertura más oportunidades logísticas y se amplíen las relaciones internacionales.

Estrategia de aprovechamiento

El sector exportador costarricense deberá de realizar lo siguiente para que el gobierno implemente el plan de inversión:

- El sector comercial exportador deberá presionar al gobierno por medio de televisión, periódicos, reuniones, y conversatorios sobre posibles soluciones, donde hablen de cómo afecta el hecho de no obtener estas mejoras, de esta forma se daría un impacto también a la sociedad donde generaría el poder de

que estos también alcen la voz y realmente se haga un cambio, ya sea por parte de estos o permitiendo que se dé una inversión sin tantas tramitologías.

- Mostrarles a todas las entidades interesadas en la Terminal de Puerto Caldera como el INCOP, la Sociedad Portuaria de Caldera y al Gobierno de Costa Rica; demostrarles cómo les puede afectar a ellos mismos e incluso al país, el no poder utilizar más la Terminal Marítima de Caldera, por estar a un 100% colapsado. Enfatizar el problema que generaría para la economía del país que ya no se siga utilizando Puerto Caldera como punto conector para comercializar los productos nacionales e internacionales.

Es importante definir también los distintos puntos que debe de implementar el Gobierno de Costa Rica para que se dé la mejora en el Puerto de Caldera, con un plan bien elaborado, ya sea con la inversión de distintas opciones, con recursos de ellos mismos, la Sociedad Portuaria de Caldera o bien una inversión extranjera directa.

Según Grosser (2019) las opciones mas factibles para generar la inversion del puerto son las siguientes:

- Buscar una negociación con las actuales concesiones o licitarlas
- Cambiar las concesiones actuales y permitir que se genere una nueva que permita incluir los costos de inversión y mantenimiento del puerto de servicio; además, realizar cambios en la infraestructura y de esta forma, poco a poco, iría mejorando la terminal marítima

De esta manera, el Gobierno debe proceder como se indica:

- El Gobierno deberá escuchar las necesidades del sector exportador y así apoyarse con estos para que se dé la implementación del mejor plan de inversión para la terminal de Caldera.
- Visualizar el Plan Maestro que fue creado específicamente para Caldera como la mejor opción para basarse en este y mejorar la terminal marítima

- Analizar que se dé una inversión desde una entidad privada como es la Sociedad Portuaria de Caldera, generando una nueva concesión y un nuevo contrato, pero que permita mejorar esta terminal o bien que se acepte una inversión extranjera directa como se hizo con APM Terminals.
- Mejorar el proceso de tramitología para que se dé la inversión y no se tome mucho tiempo, siempre y cuando se haga el debido análisis de la empresa que desea invertir en este proyecto.

Además, si se dan estos cambios y se toma en cuenta la propuesta anterior, se daría un descongestionamiento del Puerto de Caldera, sin necesidad de un ingreso de dinero y ya pensando en unas futuras mejoras se daría y la apertura comercial superior, generando los siguientes beneficios:

- Incrementaría las negociaciones en los mercados internacionales
- Generaría un aumento significativo en las ofertas comerciales del sector exportador costarricense
- Aumentarían las exportaciones
- Fortalecería la economía costarricense y la empleabilidad de la zona
- Mejoraría la competitividad del puerto y del país

Con un puerto ya un poco más descongestionado se podría pensar en la inversión, empezar a generar ingresos para lograr obtener las mejoras que se necesitan, ya en el Puerto que en este caso hablando del Plan de Inversión del Litoral Pacífico, los exportadores aprovecharían este para establecer más negocios internacionales.

Nuevos negocios internacionales por medio de la exportación de piña hacia Asia, sería un ejemplo, ya que este se ha vuelto un negocio complicado de lograr por la logística, los tiempos de tránsito, los transbordos y los costos, precisamente por ser un producto que va en equipo refrigerado; todos estos factores logísticos afectan alcanzar este negocio, de cierto modo, los exportadores podrían aprovechar este plan de inversión, que mejoraría la infraestructura del puerto para establecer su negocio y empezar a exportar más.

Según Chong (2019), el poder mejorar y la necesidad que hay de poder mejorar la logística de China, es cada vez más urgente, principalmente para los exportadores de piña; pasa el tiempo y no se saca ventaja del poder vender este producto al continente asiático; los costos son bastante altos y los tiempos de tránsitos no son efectivos, estos puntos han dificultado significativamente el crecimiento de exportaciones del país principalmente de estos productos.

Como se mencionó anteriormente, el hecho de contar con un puerto que no es competitivo genera estos problemas y con la implementación de un plan que mejore la infraestructura del Puerto de Caldera, los exportadores en este caso de piña, podrían aumentar sus procesos productivos, estableciendo mejores relaciones internacionales, llegando a estos destinos y brindando productos de calidad.

De la forma que se podría llegar a estos, sería con la mejora del calado en el puerto, que permitiría recibir buques de mayor tamaño y capacidad que permitan llegar a rutas más directas, a pesar de que se deban hacer transbordos, que se reduzcan, y que de esta forma puedan mejorar los tiempos de tránsito.

En síntesis, el mayor objetivo de esta propuesta es lograr que los exportadores puedan obtener el aprovechamiento de este plan; sin embargo, primeramente, se enfocó en cómo lograr que los exportadores sigan aprovechando el puerto sin inversión, tratando de descongestionar en la actualidad y con esto se empiecen a generar ingresos para que poco a poco se vayan realizando mejoras, hasta que se dé la inversión con el plan.

Una vez que se implemente el Plan de Inversión en Puerto Caldera, se debe aprovechar para dar mayor apertura de nuevas rutas, que no se realicen tantos transbordos, puesto que el puerto será más competitivo y con esto optimizar las relaciones internacionales, como se mencionó anteriormente con la exportación de piña al mercado asiático.

Referencias

- Alarcón, E. H. (2014). *Comercio y dependencia en Costa Rica durante los años 1880-1890*. San José: UCR.
- ARCADIS. (23 de Enero de 2020). Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico. *Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico*. Costa Rica: Desing&consultancy.
- Audel, G. B. (Noviembre de 2011). METODOLOGÍA PARA EVALUAR PROYECTOS DE CONCESIÓN PORTUARIAS EN EL SALVADOR. El Salvador.
- Benazar, R. S. (2016). Elaboración de un Modelo Analítico que permita relacionar el transporte marítimo, la globalización y el Desarrollo Económico, casos de estudio: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil. *Tesis Doctoral UPC*. Barcelona.
- Canales, D. (11 de Septiembre de 2020). País perderá \$110 millones por cada año que se atrase la ampliación de Puerto Caldera. *larepublica.net*.
- Chong, T. G. (18 de Febrero de 2019). Logística es el principal obstáculo de los piñeros para exportar a China. *LaRepublica.net*.
- Chong, T. G. (10 de Junio de 2021). amempresa.com. *Exportadores denuncian colapso en el Puerto de Caldera con retrasos de hasta 28 horas*.
- COCATRAM. (25 de Noviembre de 2020). Resumen Estadístico Portuario del Istmo Centroamericano Año 2019. *Estadísticas Portuarias 2019 - COCATRAM*.
- Córdoba, J. (23 de Abril de 2019). Puerto Caldera está colapsado y el Incop negocia liberarlo de su actual concesión. *Semanario Universidad*.
- Coto, L. B. (27 de Mayo de 2016). La importancia del sector exportador. *La importancia del sector exportador*, pág. 1.
- El Economista. (10 de Junio de 2021). El Economista. *Exportadores costarricenses afectados por colapso de Puerto Caldera*.
- Figari, J. P. (2018). *Tipos de buques, graneleros de carga seca*.
- Forbes. (21 de Abril de 2021). Forbes. *Aumenta 11% exportaciones de Costa Rica en el primer trimestre de 2021*. Forbes.
- Gardey, J. P. (2014). Beneficio. *Definicion.de*.
- Grosser, M. (2019). INCOP presenta plan para modernizar puerto caldera. *Presidencia.go*.
- Gudiño, R. (26 de Abril de 2021). Larepublica.net. *"Costa Rica pierde \$100 millones anuales por no modernizar Puerto Caldera": CreceX*, pág. 1.
- INCOP. (23 de Enero de 2020). ARCADIS. Obtenido de Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico: <https://www.incop.go.cr/wp->

content/uploads/2020/01/PRESI/PLAN%20MAESTRO%20PORTUARIO%20DEL%20LITORAL%20PAC%3%8DFICO%20-%20D10001514.pdf

INCOP. (2021). *INCOP*. Obtenido de Puerto Caldera: <https://incop.go.cr/puerto-caldera/#1481919741109-aeced0523-d7c1>

InfoNegocios. (27 de Junio de 2018). *InfoNegocios*. Obtenido de El sector exportador, fundamental para la economía que aproxima: <https://intucuman.info/plus/el-sector-exportador-fundamental-para-la-economia-que-aproxima>

Instituto Costarricense de Puertos del Pacifico. (s.f.). Puerto Caldera. *Instituto Costarricense de Puertos del Pacifico*. Costa Rica.

Llamas, J. (8 de Septiembre de 2020). Riesgo. *Economipedia.com*.

Llaquet, E. (Enero de 2007). Mejora de la competitividad de un puerto por medio de un nuevo modelo de gestión de la estrategia aplicando el cuadro de mando integral.

López, J. F. (13 de Julio de 2018). Inversión. *Economipedia.com*.

Macedo, P. (2016). Tesis Finales seleccionadas de los ciclos 2010 - 2012 - 2014 en Guatemala, Perú y República Dominicana Programa de Capacitación Portuaria de la UNCTAD/TrainForTrade . *Estudios de casos sobre la gestión portuaria*.

Marin, E. V. (Octubre de 2011). Proyecto de Tesina. *GESTIÓN DE RIESGOS EN INVERSIONES MARÍTIMAS*. Barcelona: Universidad Politecnica de Catalunya.

Mendoza, H. y. (2018). *METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN: LAS RUTAS CUANTITATIVA, CUALITATIVA Y MIXTA*. Universidad de Celaya.

Merino, J. P. (2013). *Importancia*. Obtenido de Definicion.de.

Merino, J. P. (2013). *Ventaja*. Obtenido de Definicion.de: <https://definicion.de/ventaja/>

Munar, D. A. (2004). *BIBLIOTECA VIRTUAL DE DERECHO, ECONOMÍA, CIENCIAS SOCIALES Y TESIS DOCTORALES*. Obtenido de DIAGNOSTICO ECONÓMICO DE LA CIUDAD DE GIRARDOT.

Mundo Maritimo. (15 de Diciembre de 2019). *Mundo Maritimo*. Obtenido de Puerto Caldera en Costa Rica requeriría inversión de más de US\$251 millones para su modernización: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-caldera-de-costa-rica-requeriria-inversion-de-mas-de-us251-millones-para-modernizarlo>

Oca, J. M. (14 de Mayo de 2015). Exportación. *Economipedia.com*.

Oca, J. M. (14 de Mayo de 2015). *Economipedia*. Obtenido de Exportación: <https://economipedia.com/definiciones/exportacion.html>

Ontòneda, I. (7 de Mayo de 2020). Exportaciones son prioritarias. *eltelegrafo*.

- PORRAS, J. A. (2011). ANÁLISIS DEL MODELO DE FISCALIZACIÓN, APLICADO POR INCOP, A. *ANÁLISIS DEL MODELO DE FISCALIZACIÓN, APLICADO POR INCOP*, A. Pacifico , Costa Rica.
- Porras, J. A. (2011). Análisis del modelo de fiscalización, aplicado por INCOP, a los contratos de concesión de Puerto Caldera. Costa Rica.
- PROCOMER. (20 de Noviembre de 2020). PROCOMER. *EXPORTACIONES DE BIENES DE COSTA RICA CRECEN UN 6% EN OCTUBRE*. Costa Rica.
- Rafael Arias Ramirez, L. V. (2019). *ANÁLISIS DE LOS EFECTOS ECONÓMICOS DEL DESARROLLO DEL CORREDOR PRODUCTIVO SAN JOSÉ-PUERTO CALDERA*. San Jose: UCR.
- Rafael Arias, L. S. (Octubre de 2020). Propuesta para el Desarrollo Regional Costarricense. *Capítulo aceptado para el libro que edita la Red Latinoamérica de Socioeconomía (RISE)*. San Jose, Costa Rica : UCR.
- Rafael Arias, L. V. (2017). *Desarrollo Portuario y transformación productiva en Costa Rica: los casos de Puerto Moín y Puerto Caldera*. San Jose: UCR.
- Recio, P. (6 de Octubre de 2019). La nacion. *Ampliación de puerto Caldera estaría lista en 10 años*.
- Revista Summa. (22 de Enero de 2021). Revista Summa. *Costa Rica: SPC reitera la importancia de la modernización de Puerto Caldera*, pág. 1.
- Revista Summa. (10 de Junio de 2021). *Revista Summa*. Obtenido de Costa Rica: Sector exportador inhabilitado por colapso actual en puerto Caldera: <https://revistasumma.com/costa-rica-sector-exportador-inhabilitado-por-colapso-actual-en-puerto-caldera/>
- Ricardo Monge González, R. M. (Septiembre de 2016). El potencial dinamizador del sector exportador costarricense: Encadenamientos productivos, valor agregado y empleo . *El potencial dinamizador del sector exportador costarricense: Encadenamientos productivos, valor agregado y empleo*. Ciudad de México, México: CEPAL.
- Rivera, J. R. (15 de Setiembre de 2020). INCOP. *Puerto Caldera, en riesgo ante la falta de inversiones*.
- Roldán, P. N. (2 de Diciembre de 2016). Competitividad. *Economipedia.com*.
- Salas, J. A. (2021). CreceX. *Costa Rica pierde \$100 millones anuales por no modernizar Puerto Caldera*, pág. 1.
- Ucha, F. (Octubre de 2013). *Actualidad*. Obtenido de Definición ABC: <https://www.definicionabc.com/general/actualidad.php>
- Umaña, P. (21 de Agosto de 2020). Exportadores, importadores y concesionaria urgen modernización de Puerto Caldera. *El Observador*.

Venegas, B. (20 de Julio de 2020). LaRepublica.net. *Las puertas hacia el Pacífico y el proceso de modernización de Puerto Caldera*, pág. 1.

Zamora, G. (Mayo de 2019). *Barcos portacontenedores tipo Panamax, tipo Neopanamax y otros*. Obtenido de Barcos portacontenedores tipo Panamax, tipo Neopanamax y otros: <https://gruasytransportes.wordpress.com/2017/04/08/barcos-portacontenedores-tipo-panamax-tipo-neopanamax-y-otros/>

Anexo

Entrevista

- 1- ¿Considera que Caldera es importante para usted cómo exportador? Justifique su respuesta.
- 2- ¿Cree que la posición geográfica en la que se encuentra Puerto Caldera es un punto estratégico y que genera alguna ventaja respecto a otros puertos costarricenses? Justifique su respuesta.
- 3- ¿Cree que Caldera sufre un colapso o estancamiento por su infraestructura? Justifique su respuesta.
- 4- ¿Considera que el tiempo de tránsito que se manejan para la llegada de las mercancías es adecuado? Justifique su respuesta.
- 5- ¿Con qué frecuencia exporta por Puerto Caldera? ¿Cuántos TEUS mensuales exporta aproximadamente?
- 6- ¿A cuáles destinos envía sus mercancías? ¿Cuáles productos exporta?
- 7- ¿Qué piensa sobre el hecho de no poder recibir buques de gran tamaño en este puerto? ¿Cree que genera un problema para los exportadores? Justifique su respuesta.
- 8- ¿Cuáles crees que serían las ventajas para el sector exportador si ocurre el cambio en la infraestructura?
- 9- ¿Cree que con las mejoras que se mencionan en la infraestructura de esta terminal portuaria, aumentarían las exportaciones? Justifique su respuesta.
- 10- ¿De qué forma cree usted que se beneficiaría Puerto Caldera, si los exportadores comienzan a utilizarlo más?
- 11- ¿Ha escuchado usted sobre el Plan Maestro que se creó para mejorar a Puerto Caldera? Si su respuesta es afirmativa, ¿cuál es su opinión sobre este tema?
- 12- ¿Crees que implementando este plan se logren establecer más relaciones comerciales a nivel internacional, por contar con un puerto más competitivo? Justifique su respuesta.
- 13- ¿Cree que buscar estas mejoras e inversiones en el puerto conlleven algún riesgo? Justifique su respuesta.

14- Como exportador, ¿Podrías dar alguna recomendación para que se dé una mejoría en el puerto?